INDICE
6-B-5
EXP 0509

INDICE

ARCHIVO	N° INT.	DOCUMENTO
6.B.5	509	Informes de la Capitanía Gral. de Ptos. Intereses Marítimos, etc.
6.B.6	515	Orden sobre interrogatorio a personal liberado.
6.B.7	518 (1)	Proyecto Diccionario Militar conjunto.

ARMADA ARGENTINA

~~CONFIDENCIAL~~

SECRETO

Nº 3.../83 ("C")

Letra ..E.S.G.N., COAC

BUENOS AIRES, 22 de agosto de 1983

FOLIO Nº 01

OBJETO: S/Documentación.

AL SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

A efectos de completar el análisis de las actividades cumplidas por los distintos elementos del Poder Marítimo durante el conflicto Atlántico Sur, solicito gestione la remisión a esta Comisión de los informes que hubieran sido confeccionados al respecto en los ámbitos de la Administración Nacional de Puertos, Capitanía General de Puertos, Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Flota Fluvial del Estado Argentino, Yacimientos Petrolíferos Fiscales y Yacimientos Carboníferos Fiscales.-

Rodriguez

ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
SECRETARIA GENERAL
FECHA: 24 AGO 1983
E. I. E- ~~667~~ 04255 /83

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ENTRÓ: 24 AGO 1983

TRAMITE INTERNO						
N - 1			DGMN			
N - 2			DGIN			
N - 3			CTGN			
N - 4			JEMI			
JEAN			SICO			
JEIM			SIEC			
SGEM			COAA			
			AAJE			

C. O. A. C.
EXP. E. INTERNO Nº 0509

C. O. A. C.
ARCHIVO Nº 6-B-5

SECRETARIA GENERAL NAVAL
Mesa Gral. ENTRADAS y SALIDAS
30 AGO 1983
C 457

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

SECRETO

Nº 30/83"C"

Letra ESGN, COAC
(N.I. SGEM,3TO 68 /83"C")

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 92

BUENOS AIRES, 25 de agosto de 1983.-

///ÑOR SECRETARIO GENERAL NAVAL.

Remito el presente a fin de que gestione ante los organismos correspondientes los informes solicitados en nota cabeza.

CARLOS PABLO CARPINTERO
VICEALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

SECRETARIA GENERAL NAVAL
SUBSECRETARIA GENERAL NAVAL
ENTRO: 30 AGO 1983

SECRET. PRIV. COAR				
AYUDANTIA				
DEPARTAMENTO GENERAL	DESPACHO JEFATURA			
	DIV. DESPACHO GRAL.			
	DIVIS. PERS.	SEC. PERS. MILITAR		
		SEC. PERS. CIVIL		
	DIV VIAJES AL EXTERIOR			
	DIV. SUPERVISION			
	DIV. ARCHIVO GRAL.			
DEPTO. CONTABILIDAD				
DEPTO. INTERESES MARITIMOS			X	
DEPTO. ESTUDIOS HIST. NAVALES				
DEPTO RELACIONES PUBLICAS				
DEPTO INFORMACION PUBLICA				
DEPTO. EXPLOTACION DE CAMPOS				
ESTADO MAYOR ESPECIAL				

GIRO A:

SALIO:

DPTO. INT. MARITIMOS
Entró 30 AGO 1983

TRAMITE			
	Div. "A"	X	
	Div. "B"		
	Div. "C"		
	Div. "D"		
	Secretaria		

Salió

SECRETO

3/

FOLIO N° 03

Ministerio de Economía
Secretaría de Estado de Intereses Marítimos

NOTA S.I.M. Nº 1500

BUENOS AIRES, 12 OCT 1983

SEÑOR SECRETARIO:

Tengo el agrado de dirigirme al Señor Almirante, en relación a lo requerido por oficio SGNA, IO4 Nº14"C"/83.

Al respecto cumplo en informarle que esta Secretaría con fecha 22 de julio del año ppdo., requirió de sus Organismos y Empresas descentralizadas la información de medidas y procedimientos puestos en ejecución con motivo del conflicto Malvinas, copia de cuyos informes agrego.

Adjunto asimismo el informe sintético que corresponde con las conclusiones y acción recomendada.

Saludo al Señor Almirante atentamente.

CONTRAALMIRANTE CIRO GARCIA
SECRETARIO DE INTERESES MARITIMOS

AL SEÑOR SECRETARIO GENERAL NAVAL
Contraalmirante I.M. Joaquin H.L. GOMEZ
S / D

DPTO. INT. MARITIMOS
Entró 13 OCT 1983
TRAMITE INTERNO
Div. "A" X
Div. "B"
Div. " "
Div. "D"
Secretaria
Salió

O/C. Nº 1499 - 1/81 - 150.000
O. 1ª Alisado - 82 grs. - 21 x 29,7

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 04
3/2

INFORME SINTETICO SOBRE ACTIVIDADES DEL SECTOR INTERESES MARITIMOS

1. CONCLUSIONES:

Las medidas y procedimientos puestos en ejecución en el sector Intereses Marítimos, como consecuencia del Conflicto Malvinas, configuran una parcial adecuación del Potencial Nacional.

Como acción programada, la Movilización no existió por falta de un Plan de Movilización que responda al Plan de Guerra a ejecutarse.

Podría decirse con mayor justeza que existió una redistribución parcial de recursos para satisfacer requerimientos inmediatos y directos de distintos comandos de las F.F.A.A.

No se pusieron en ejecución previsiones y medidas programadas con anterioridad para adecuar en caso de Conflicto algunas facilidades portuarias como ser: utillaje en los puertos patagónicos y dotarlos de mano de obra especializada en estiba.

Estas medidas que respondían a solucionar vulnerabilidades detectadas se encuentran encuadradas en las previsiones para incrementar bienes y servicios (art. 2° inciso c. Decreto 4247/68) y son atribuciones del Ministerio respectivo.

No se conocen Requerimientos de las F.F.A.A., hechos de acuerdo a las disposiciones en vigencia, a través de la Central de Movilización Nacional - Ministerio de Defensa.

La mayoría de los requerimientos los hicieron Comandos subordinados directamente a la Secretaría o a sus dependencias y a dependencias de las Empresas del Area.

En definitiva en el curso dado a satisfacer las necesidades planteadas no hubo la centralización necesaria e imprescindible que hubiera permitido solventar con mayor mérito los requerimientos de las F.F.A.A.

En forma general de los informes surge:

1.1. Aspectos positivos.

a) Las operaciones de carga de unidades mercantes afectadas al conflicto se desarrollaron con eficiencia señalándose el comportamiento ejemplar del personal de la estiba.

b) Se pusieron en práctica medidas de oscurecimiento y otras de Defensa Civil en toda el área de la Secretaría de Intereses Marítimos.

3/3
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 05

c) Hubo permanente control de cargas para asegurar que no pudiera ser abastecido el enemigo.

d) Las empresas privadas de estibaje brindaron amplia colaboración.

e) Se destaca el contacto permanente entre el Comando Naval de Tránsito Marítimo y los armadores pesqueros a través de la Subsecretaría de Pesca.

f) La intervención del sector pesquero privado representó una colaboración de valiosas características.

1.2. Inconvenientes surgidos.

a) Inconvenientes y demoras en la reparación de buques mercantes afectados a las operaciones.

b) Conflictos de atribuciones entre personal militar y mercante, lo que se agrava con falta de claridad en la situación legal del buque y su tripulación.

c) Demoras en las cargas, descargas y/o alije de buques en las Malvinas y en la disposición de regreso, faltando una organización de la operativa portuaria y mano de obra especializada.

d) Carencia de mano de obra nacional especializada para operaciones de esta magnitud en los puertos patagónicos.

e) Falta de utillaje adecuado en esos puertos.

f) Inconvenientes en el manejo de la operativa portuaria por falta de experiencia de los Comandantes Militares de Puerto, requerimiento de muelle por unidades de ARA que tal vez hubieran podido fondear, originó esperas en rada y dificultaron la operativa de exportación.

g) Falta de encuadre legal en el que se desempeñaron las unidades pesqueras requeridas por ARA y su tripulación (la armadora del "Narwall" sostuvo que existió formal requisición).

h) Los comandantes militares señalan deficiencias en las comunicaciones con el COTRAM. La Administración General de Puertos operó una Central de Comunicaciones (telex-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 06

teléfono-radio) las 24 horas del día y no fue utilizada por ARA.

2. ACCION RECOMENDADA:
    1. Ampliar los cursos de Capitanes Mercantes que imparte el COTRAM a los Capitanes de ciertos pesqueros.
    2. Pese a la prioridad obligada para facilidades portuarias a las unidades de guerra dar instrucciones precisas a sus comandantes para puertos con reducida capacidad de atraque que de no ser imprescindible amarrar, deben fondear en rada.
    3. Se efectúen las recomendaciones necesarias para que la Central de Cargas haga efectuar las mismas en base a las prioridades establecidas de descarga.
    4. Se estudie y promueva el asentamiento en puertos patagónicos de talleres navales o en su defecto de equipos móviles, que atiendan la reparación de unidades mercantes destacadas en operaciones en el Atlántico Sur.
    5. Se analice y determine para caso de empleo de unidades mercantes o pesqueras la aplicación en todos los casos del decreto 739/67 - título III - Requisiciones.
    6. Se estudie y disponga la aplicación de la Ley 20.318 de Servicio Civil de defensa, para la tripulación de los buques, lo que incluye preparación de los planes y proyectos de decreto respectivos.
    7. Se efectúen las recomendaciones necesarias para que la materia Movilización y leyes concurrentes sea incorporada a los planes de estudio de las Escuelas de Guerra de las F.F.A.A.
    8. Se dispongan ejercitaciones conjuntas con la participación de las correspondientes autoridades y organismos de la Administración Pública que intervienen en el proceso de Movilización. (Ejemplo: Ejercicio "Brillante" de la Escuela de Guerra de España archivado en la Dirección de Instrucción Naval).

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N. 07

9. Se estudie y disponga la aplicación de la Ley 20.318 a la Capitanía General de Puertos y organismos dependientes, en caso de conflicto y su dependencia del COTRAM.

10. Se analice la conveniencia de aplicación de la misma ley a empresas de estibaje para dar solución a las falencias en los puertos patagónicos de mano de obra especializada, de acuerdo a la magnitud de las operaciones.

11. Se imponga la aplicación automática, previo estudio de vulnerabilidades en cada área, del decreto 4247/68 artículo 2° inciso c) -Incremento de bienes y servicios- hasta tanto no se cuente con Planes de Movilización que respondan a respectivos Planes de Guerra.

Tte. de Navio (RE) LUCILO R. ECHEGOYEN
Supervisor Sectorial

FOLIO 5

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 08

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 30/83(C)"S".
Letra ESGN, COAC.
(N.I.:SGNA,IO4 05 "S"/83).

BUENOS AIRES, 21 OCT 1983.

///ÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

Cumplimentando lo solicitado a fojas 2 del presente Expediente, adjunto elevo el informe producido por el señor SECRETARIO DE INTERESES MARITIMOS correspondiente a la Capitanía de Puertos; Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables; Subsecretaría de Pesca, Flota Fluvial del Estado Argentino; Empresa Líneas Marítimas Argentinas y Administración General de Puertos.

Con respecto a las Empresas Yacimiento Petrolíferos Fiscales (YPF) y Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF), informo que a la fecha no se han recibido los informes correspondientes.

Doy al presente clasificación de seguridad "SECRETO".

AGREGADOS: Copia Nota SIM. Nº 1500/83 "S" agregada UNA (1) carpeta con los informes mencionados.

DISTRIBUCION: Original, Destinatario.
Duplicado, Archivo SGNA,IO4.-

JOAQUIN H. GOMEZ
CONTRAALMIRANTE [illegible]
SECRETARIO GENERAL NAVAL

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ENTRÓ: 21 OCT. 1983

TRAMITE INTERNO	N-1			DBMN		
	N-2			DGIN		
	N-3			CTGN		
	N-4			JEMI		
	JEAN			SICO		
	JEIM			SIEC		
	SGEM			COAA		
				AAJE		

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 30/83(C)"S"

Letra ESGN, COAC
(N.I. SGEM, 3TO 56 /83"S")

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 08

BUENOS AIRES, 25 de Octubre de 1983

///-ÑOR PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE.

Sobre la base de lo solicitado a fojas 1 y lo informado por el señor SECRETARIO GENERAL NAVAL a fojas 3, remito el presente.-

DISTRIBUCION: Original: Destinatario
Duplicado: Archivo SGEM (sin agregado)

CARLOS PABLO CARPINTERO
VICEALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

COMISION DE ANALISIS DE
ACCIONES DE COMBATE

ENTRADA: 28 OCT 1983

TRAMITE INT. N° 63

PRESIDENTE	
VICE PRESIDENTE	
DETALL	
CENTRO DOC.	
SALIDA	

Agregar a expte 8509. Archivo
6-B-5 —

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 10

INDICE

1) INFORME CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS

2) INFORME DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES

3) INFORME SUBSECRETARIA DE PESCA

4) INFORME FLOTA FLUVIAL DEL ESTADO ARGENTINO

5) INFORME EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS

6) INFORME ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS

1

Ministerio de Economía
Secretaría de ~~Estado de~~ Intereses Marítimos
Subsecretaría de Marina Mercante

SECRETO

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS
FOJA
X

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 11

NOTA C.G.P. Nº 01 /982 "S" .-
[illegible]
BUENOS AIRES, 18 de Diciembre de 1982.-

SEÑOR SECRETARIO DE INTERESES MARITIMOS:

Tengo el agrado de dirigirme al Señor Almirante haciendo referencia a la Nota S.I.M. Nº 1891, que se adjunta en devolución, y agregando la totalidad de los informes elaborados por los Señores Capitanes de Puerto, que cumplimentan los requerimientos de información solicitados.

Se agregan además las directivas impartidas por el suscripto con motivo del conflicto.

Saludo a S.E. atentamente.-

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS
VK

ALFREDO AAGE HAGELSTROM
CAPITAN DE NAVIO (R. S.)
CAPITAN GENERAL DE PUERTOS

FOJA 2
FOLIO N° 12

SECRETO

Ministerio de Economía
etaria de Estado de Intereses Maritimos

NOTA S.I.M. N° 1891

BUENOS AIRES, 27 OCT 1982

SEÑOR CAPITAN GENERAL DE PUERTOS:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., con relación a las medidas y procedimientos puestos en ejecución en su jurisdicción, en virtud del conflicto con Gran Bretaña.

A fin de reunir información que permita la evaluación de los hechos y consecuentemente corregir deficiencias, dispondrá la remisión de un informe detallado de lo actuado.

El mismo podría contener los siguientes aspectos:

1. Requerimientos de las Fuerzas Armadas, procedimientos empleados, inconvenientes y sugerencias.
2. Convocatoria de personal. Régimen de excepciones.
3. Retribuciones del personal convocado (Ley 22.580).
4. Requisiciones. Régimen Legal y procedimientos empleados.
5. Relaciones de dependencia y cooperación.
6. Comunicaciones.
7. Seguridad en los Puertos.
8. Personal extranjero, situación, actuación, prescindibilidades.
9. Gastos y reintegros.

Saludo a Ud. atentamente.

GARCIA

AL SEÑOR CAPITAN GENERAL DE PUERTOS
Capitán de Navío (RS) Dn. Alfredo A. HAGELSTROM
S / D

CAPITANÍA GENERAL DE PUERTOS
C.G.P. N° 1971/82
Entró: 27/10/82 Salió:
Capitanías en [illegible].
28.10.82

ARCHIVO GENERAL DE LA AR
FOLIO 13

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS
FOJA 3

Ministerio de Economía
retaria ~~de Estado~~ de Intereses Marítimos

NOTA C.P.B.A. Nº 1260 /82.-

BUENOS AIRES, 8 de noviembre de 1982

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS:

Atento lo requerido por Memorando C.G.P. Nº 110/82 "R", esta Capitanía cumple en informar respecto a los puntos señalados que:

1.- Durante el conflicto se designó Capitán Militar de Puertos, estableciéndose una estrecha coordinación con el mismo para mantener bajo control todo movimiento de cargas, tanto de importación como de exportación, en particular graneles líquidos, combustible, para asegurar que no pudiera ser abastecido el enemigo.
La Empresa Líneas Marítimas Argentinas, en el 3ª Espigón de Puerto Nuevo cargó buques con material bélico, con destino al Teatro de Operaciones. Estos buques fueron:

RIO NEUQUEN	CARGA: 10-04-82 al 12-04-82	1.521 Tn.	10 cont.
CORDOBA	CARGA: 07-04-82 al 08-04-82	620 Tn.	23 cont.
RIO CINCEL	CARGA: 03-04-82 al 03-04-82	161 Tn.	
FORMOSA	DESCA: 08-04-82 al 10-04-82	-4-	--
FORMOSA	CARGA: 10-04-82 al 13-04-82	2.116 Tn.	86 cont.
T. DEL FUEGO	SALIDA EN LASTRE 21-04-82		
R.CARCARAÑA	CARGA: 20-04-82 al 22-04-82	811 Tn.	11 cont. 1.469 caj. de fruta
L. ARGENTINO	SALIDA EN LASTRE AL PTO. SANTA FE 30-04-82		
G.PERITO MORENO	CARG: 06-05-82 al 06-05-82	180 Tn.	
FORMOSA	DESC.: 08-05-82 al 10-05-82	361 Tn.	6 cont.
T. DEL FUEGO	ENTRO EN LASTRE EL 15-05-82		
R.LOS SAUCES	SALIDA EN LASTRE AL PTO. SANTA FE 25-05-82 al 26-05-82		
L. ARGENTINO:	ENTRADA EN LASTRE DEL PTO. SANTA FE 31-05-82		
R. LOS SAUCES	ENTRADA EN LASTRE DEL PTO. SANTA FE 31-05-82		
CHACO	CARGA: 10-06-82		109 cont.
CHACO	DESC.: 26-06-82	435 Tn.	23 cont.
CHACO	SALIDA EN LASTRE AL PTO. PUNTA QUILLA 03-07-82		
L. TRAFUL	ENTRO EN LASTRE DE PTO. DESEADO el 15-06-82		
R. CALCHAQUI	SALIO EN LASTRE AL PTO. PUNTA QUILLA el 22-06-82		
R. CALCHAQUI	DESC.: 07-07-82	2.309 Tn.	1 cont.

El operativo se desarrolló con eficiencia, seguridad y verdadero entusiasmo.

La Capitanía supervisó el operativo y mantuvo contacto con personal superior de Ejército para superar cualquier inconveniente. Personal Superior de E.L.M.A. , dirigió en forma eficiente la operación y cabe mencionar el comportamiento ejemplar de todo el personal de la estiba.

2.- NO HUBO.

3.- NO HUBO.

//..2

O/C. Nº 1499 - 1/81 - 150.000
O. 1º Alisado - 82 grs. - 21 x 29,7

FOLIO Nº 14

//..2

4.-'No se efectuaron.

5.- Se mantuvo relación de dependencia con el Capitán Militar de Puerto. La cooperación recibida de todo el personal de la estiba, fue realmente ejemplar.

6.- Fueron las normales de la Red de E.N.T.E.L.

7.- Fué mantenida por la P.N.A.

8.- NO HUBO.

9.- NO HUBO.-

[illegible]

Capitán de Navío (RE) D. HUGO L. G. DIETRICH
CAPITAN DEL PTO. DE BUENOS AIRES Y RIO DE LA PLATA

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS
Actuación C.G.P. Nº 1996/82
Entró: 08/11/82 Salió:

O/C. Nº 1499 - 1/81 - 150.000
O. 1º Alisado - 82 grs. - 21 x 29,7

636-C-82

Ministerio de Economía
etaría de Estado de Intereses Marítimos

"RESERVADO"

NOTA C.P.L.F. Nº 402 /1982.-

FOLIO Nº 15

ROSARIO, 4 de noviembre de 1982.-

Señor
Capitán General de Puertos
Capitán de Navío (RS) Alfredo A. HAGELSTROM
S. / D.

De acuerdo a lo ordenado en MEMORANDO C.G.P. Nº 110/982 "R" informo :

Al punto 1: No hubo requerimiento de las Fuerzas Armadas. Al haber asumido los COMANDANTES NAVALES en cada provincia, el organismo se puso a disposición para prestarles el máximo de colaboración, de acuerdo a las órdenes expresas emanadas del señor Capitán General de Puertos. Se sugiere que los COMANDANTES NAVALES al desplegarse a las sedes respectivas posean cabal conocimiento de las misiones, funciones y relación de dependencia de cada una de las autoridades naturales constituídas en los puertos con el objeto de economizar tiempo y lograr eficiencia en el encaminamiento de las órdenes y disposiciones emanadas de la superioridad.-

Al punto 2 hasta 9: Sin novedad.-

Saludo a Usted muy atentamente.-

J. Esmendi

Capitán de Fragata (RE) JORGE HORACIO ESMENDI
Capitán de Puertos del Litoral Fluvial

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS
Actuación / C.G.P. Nº /
Entró: 09/11/82 Salió:

O.C. Nº 1499 - 1/81 - 150.000
O. 1ª Alisado - 82 grs. - 21 x 29,7

Ministerio de Economía
retaría de Estado de Intereses Marítimos
pitanía de Puerto de Bahía Blanca

RESERVA

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS

FOLIO Nº 16

NOTA Nº 005 "R"/982

INGENIERO WHITE, noviembre 8 de 1982.-

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS:

De acuerdo a lo ordenado en Memorando C.G.P. Nº 110/82 "R" referente a las medidas y procedimientos puestos en ejecución en esta jurisdicción en virtud del conflicto con Gran Bretaña informo:

1º) Por Disposición de la Armada Argentina el día 11 Abril de 1982 se hizo cargo del Comando Naval del Pto. de Bahía Blanca el Sr. Capitán de Fragata D. Luis GARCIA BOURIMBORDE cesando en el cargo el 29 Junio 1982.

2º) A partir del 12 Abril se le subordinan las autoridades nacionales del puerto constituyendose una comisión asesora integrada por el suscripto, Jefe Prefectura Bahía Blanca, Administrador Pto. Bahía Blanca y Jefe Dto. Distrito Marítimo Bonaerense de la D.N.C.P. y V.N.

Se dispuso que la rutina portuaria debía, en principio, continuar como en época normal y atraves de las autoridades naturales del puerto cosa que se cumplió en todo el período en cuestión.

Referente a entrada y salida de buques del puerto, el Comando Naval dispuso que en lugar de Boya 11 se debía útilizar como fondeadero de espera Boya 4, lugar en el que tomaban y dejaban prácticos y se embarcaba y desembarcaba una patrulla de la P.N.A. (esto se aplicó tanto a buques nacionales como extranjeros).

Esta medida causó algunas demoras por carecerse de embarcaciones adecuadas para llegar hasta Boya 4 en condiciones meteorológicas desfavorables.

Se dispuso asimismo que todo Capitán de buque nacional antes de zarpar debía recibir instrucciones personalmente del Comandante Naval; esto se cumplimentó a través de los Agentes Marítimos.

La rutina del puerto puede considerarse fué normal y las disposiciones que pudieran alterarla se hicieron a través del suscripto; en la faz seguridad a través de P.N.A.

Lo referente a Defensa Civil se limitó al obscurecimiento el que fue concordante con el realizado en la ciudad de Bahía Blanca el suscripto ignora si se tomaron otro tipo de medidas preventivas (incendio, ataque aereo, etc).

////...

////....

Se dispuso asimismo el cese de las comunicaciones de aviso y E.T.A. de buques nacionales (posteriormente se levantó esta restricción para factorias y congeladores).

3°) En cumplimiento a lo ordenado por la Capitanía General de Puertos los Agentes Marítimos previo a la zarpada debieran presentar listado de mercaderías de exportación. Se realizaron inspecciones y se instruyó a personal de confianza de la estiba para que informarán cualquier anormalidad que detectaran. No se registraron novedades.

4°) Respecto al listado sugerido informo:

1°) Requerimientos de las Fuerzas Armadas, procedimientos empleados, inconvenientes y sugerencias.

Hubo muy pocos requerimientos y solo por parte de la Armada no registrandose inconvenientes.

2°) Convocatoria de personal. Régimen de excepciones: No hubo.

3°) Retribuciones del personal convocado: Sin observaciones

4°) Requisiciones. Régimen Legal y procedimientos empleados: No hubo, sin observaciones.

5°) Relaciones de dependencia y cooperación.

Si bien en este caso practicamente la rutina portuaria no sufrió alteración ni se produjeron inconvenientes se debe considerar que el Comando Naval (un oficial en actividad) no puede ponerse al día en el poco tiempo de que se dispone para conocer la operativa portuaria, por ello se sugiere, dado que el Capitán de Puerto debe ser legalmente un Jefe u Oficial de la Armada, se lo convoque y sea designado Comandante Naval.

Tambien debría convocarse su personal subordinado.

Respecto a la cooperación fue excelente en todos los niveles.

6°) Comunicaciones: Sin observaciones por haberse canalizado a través de P.N.A.

////....

FOJA 8

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 18

////....

7°) Seguridad en los Puertos: Sin observaciones por haberse realizado a/través P.N.A.

8°) Personal extranjero, situación, actuación, prescindibilidades.

Practicamente no lo hay fuera del Chileno (en su mayor parte en el personal de la estiba y en un porcentaje del 10% que no afectaria la operativa portuaria).

Durante el conflicto el personal extranjero actuó normalmente y cooperó.

9°) Gastos y reintegros. No hubo

Dejo constancia que el Memorando N° 110/82 "R" debió ser contestado antes del 5 de Noviembre habiendo resultado imposible de cumplimentar por haber llegado el 4 de Noviembre.

Saludo a Vd. atentamente.

LUCIANO CARLAVAN GOÑI
Capitán de Fragata (R.E.)
Capitán de Puerto de Bahía Blanca

CPBB
Sug

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS
Actuación C.G.P. N° /
Entró: 11/11/82 Salió:

SEÑOR
CAPITAN GENERAL DE PUERTOS
Cap. Nav. (R) D. ALFREDO AAGE HAGELSTROM
S. / D.

O/C. 62.595 - 6-77 - 300.000
O. 1ª Alis. - 82 grs. - 21 × 29,7

Ministerio de Economía
etaría ~~de Estado~~ de Intereses Marítimos
Subsecretaría de Marina Mercante

FOLIO Nº 13

NOTA CPQMP Nº 1223/82.-
MAR DEL PLATA, 9 de Noviembre de 1982.

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS

Cumplimentando Memorando C.G.P. Nº 110/82 "R", informo al Señor Capitán General lo actuado por esta Capitanía de Puertos con referencia a la nota S.I.M. Nº 1891/82:

1.- Requerimientos de las Fuerzas Armadas, procedimientos empleados, inconvenientes y sugerencias

1.1.-La Armada requirió apoyo de buques pesqueros de altura para efectuar operaciones de vigilancia en el Atlántico Sur.

1.2.- La Capitanía de Puertos coordinó con la Cámara de Armadores de Buques Pesqueros de Altura, COLCO, Base Naval Mar del Plata y Sindicatos Marítimos, el alistamiento de los buques para la finalidad citada en 1.1.

1.3.- Se observó la falta de conocimiento de los capitanes de buques y tripulaciones, de procedimientos a emplear ante situaciones bélicas. Se sugiere que los capitanes y patrones de pesca realicen cursos para capacitarse en normas operativas en ese aspecto.

2.- Convocatoria de personal. Régimen de excepciones.

2.1.- Sin observaciones.

3.- Retribuciones del personal convocado (Ley 22.580)

3.1.- Sin observaciones.

4.- Requisiciones. Régimen legal y procedimientos empleados.

4.1.- No se realizaron. Existió un ofrecimiento por parte de los Armadores, lo que hizo innecesario efectuar las requisiciones. Sobre este aspecto, no existe un régimen legal que permita requisiciones en situaciones bélicas.

5.- Relaciones de dependencia y cooperación

5.1.- La totalidad de los organismos oficiales y privados intervinientes cooperaron con la máxima eficacia que les era permitido.

6.- Comunicaciones.

6.1.- Sin observaciones.

7.- Seguridad en los Puertos.

7.1.- Se instrumentaron por parte de la Armada y Prefectura Naval Argentina.

//..

O/C. 62.595 - 6-77 - 250.000
O. 1ª Alis. - 82 grs. - 21 x 29,7

Ministerio de Economía
taria ~~de Estado~~ de Intereses Marítimos
Subsecretaría de Marina Mercante

CAPITANIA GENERAL
FOJA
N° 4 10

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 20

//..

8.- Personal extranjero, situación, actuación, prescindibilidades.

8.1.- Sin observaciones.

9.- Gastos y reintegros.

9.1.- Se canalizaron a través de la Armada y Subsecretaría de Pesca.

Saludo a Ud. muy atte.-

C.P.Q.M.P.
le

Capitán de Corbeta (R.S.) MILCIADES L. ESPOZ ESPOZ
Capitán de Puertos de Quequén y Mar del Plata

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS
Actuación C.G.P. N° /
Entró: 15/11/82 Salió:

SEÑOR
CAPITAN GENERAL DE PUERTOS
CAPITAN DE NAVIO (R.S)
D. ALFREDO A. HAGELSTROM
S / D

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 21

NOTA C.P.P. Nº 601/82

COMODORO RIVADAVIA, 05 de Noviembre de 1982

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS

.Con referencia a su Memorando C.G.P. Nº 110/82 "R", informo a Ud., lo siguiente:

1.- Requerimientos de las Fuerzas Armadas:

Los mismos se canalizaron por intermedio de los respectivos Comandantes Navales designados en cada uno de los puertos de la jurisdicción.

Todo el personal de esta Capitanía como así también las respectivas Jefaturas de Puerto de la Administración General de Puertos y Empresas de Estibaje, colaboraron ampliamente para dar cumplimiento a los requerimientos que se presentaban.

No se produjeron inconvenientes de magnitud, en especial en los puertos de Puerto Deseado y Punta Quilla, donde se operó en forma intensa, en razón de que ante la presencia de elementos mecánicos (grúas móviles) de propiedad de empresas de estibaje y el utilaje propio de la A.G.P., cubrió los requerimientos.

2.- Convocatoria de personal:

Ningún personal de esta Capitanía fué convocado.

3.- Retribuciones del personal convocado:

No hubo.

4.- Requisiciones:

No se realizaron en el medio privado, que actúa en el área portuaria.

Respecto a la Administración de los Puertos Patagónicos puso a disposición de las Fuerzas Armadas que lo requirieron, el utilaje disponible en cada uno de los puertos de la jurisdicción.

5.- Relaciones de dependencia y cooperación:

El suscripto como así todo su personal se puso a las órdenes

//..

ARCHIVO LA ARMADA FOLIO N° 22

CAPITANIA DE LOS PUERTOS PATAGONICOS FOLIO

//..

de los Comandantes Navales que actuaron en la jurisdicción.

Debe hacerse resaltar la amplia colaboración brindada por las Empresas de Estibaje que operan en la zona y en especial las Empresas TAMIC S.A., Hijos de FLORENTINO PEREZ y MURCHISON S. A. que pusieron su personal y elementos a disposición en forma permanente.

6.- Comunicaciones:

Todos los medios de comunicación con que se cuenta (Radioeléctricas-Entel) se pusieron a disposición de los Comandantes Navales.

La Administración de los Puertos Patagónicos mantuvo su servicio de enlace radioeléctrico con las Jefaturas de Puertos y su sede central en forma permanente durante las 24 horas.

7.- Seguridad en los Puertos:

La misma fué cubierta por la Prefectura Naval Argentina, con refuerzos de personal del Ejército, durante los operativos de carga y/o descarga de material militar.

8.- Personal extranjero:

En los puertos de la jurisdicción, con excepción de Ushuaía en donde se restringió su acceso, hay una gran proporción de personal de la estiba de nacionalidad chilena.

Durante el conflicto, en el puerto de Puerto Deseado, dado la necesidad de operar con gran volúmen de carga y rapidez, se emplearon estibadores extranjeros aún en el movimiento de cargas militares.

Es de destacar que ante un pedido del Señor Gobernador Militar de las Islas Malvinas, se enviaron estibadores de Comodoro Rivadavia para colaborar en la descarga de los buques que se hallaban en Puerto Argentino, permaneciendo allí en el órden de los 18 días; Dicho plantel lo integraban 1 Paraguayo, 7 Argentinos y 9 Chilenos.

Se deja constancia que en todo momento el personal de la estiba extranjero se desempeñó en forma correcta, prestando la máxima colaboración

9.- Gastos:

Los gastos que se generaron en viáticos y movilidad del perso-

///...

CAPITANIA DE PUERTOS PATAGONICOS
FOLIO 13

///...

nal de la Capitanía, se rindieron a traves de la S.I.M.- D.G.A. con los fondos asignados a la dependencia.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N.º 23

Saludo a Ud. atentamente.-

CAPITANIA PUERTOS PATAGONICOS

Ing. JOSE C. PEREZ DE LA SIERRA
CAPITAN DE LOS PUERTOS PATAGONICOS

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS
Actuación C.G.P. Nº /
Entró: 09/11/82 Salió:

AL SEÑOR CAPITAN GENERAL DE PUERTOS
CAPITAN DE NAVIO (R.S.) D. ALFREDO AAGE HAGELSTROM
S. / D.

Nota CPM Nº 294/82. "R"

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 24

Ministerio de Economía
ecretaría de Estado de Intereses Marítimos

PUERTO MADRYN, 04 de Noviembre de 1982.

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS.

Con referencia a su Memorando C.G.P. Nº 110/982 "R", cumplo en informarle los ítems que se indican y de los cuales esta Capitanía de Puerto tiene conocimiento:

1) Requerimientos de las Fuerzas Armadas, procedimientos empleados, inconvenientes y sugerencias:

En la jurisdicción de la Capitanía de Puerto Madryn, el Muelle "ALMIRANTE STORNI" fué la única instalación portuaria utilizada por buques de la ARMADA o unidades mercantes y/o pesqueras afectadas a algún tipo de asistencia a las Fuerzas Armadas.

Las necesidades correspondían a transferencias de suministros o reparaciones y en todos los casos dichas unidades recibieron el apoyo de las autoridades portuarias y de diferentes empresas privadas.

Circunstancialmente los meses de Abril y Mayo coincidieron con los picos de trabajo portuario, 59 buques de ultramar o cabotaje mayor en ese bimestre, por este hecho las necesidades operativas de la ARMADA en algunos casos afectaron la actividad exportadora particularmente cuando ésta consistía en una carga perecedera como la fruta.

Esta Capitanía de Puerto consideróa, especialmente durante el conflicto, que los difíciles momentos que vivía el país re-querían un particular esfuerzo de las actividades productivas y en especial las que originaban productos exportables, por ello se procuró defender la actividad portuaria comercial ante el Comandante Naval asignado al Puerto no siempre con éxito. Las razones operativas para asignar un muelle de atraque a una unidad naval queden desdibujadas cuando detrás de esa expresión el motivo real puede cumplirse fondeados en rada o en un sitio de espera.

Con lo expuesto, se pretende expresar que en la actividad portuaria, donde los intereses en juego son enormes, no se puede improvisar y quién tome decisiones finales debe tener un conocimiento real y total del tema.

4) Requisiciones. Régimen Legal y procedimientos empleados:

En este puerto se dió el caso de un Buque Factoría ofrecido por la Empresa Armadora y aceptado por la ARMADA para prestar servicios con base en Puerto Deseado (B/P/F "HARENGUS").

Durante su alistamiento el representante del Armador gestionó infructuosamente ante el Comandante Naval del Puerto una embarcación menor con motor fuera de borda, para rescatar en el mar y una bomba eléctrica sumergible para uso eventual a bordo.

...///

O/C. Nº 1499 - 1/81 - 150.000
O. 1º Alisado - 82 grs. - 21 x 29,7

15

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 25

///...

Teniendo en cuenta lo obvio del requerimiento el suscripto a título personal, obtuvo los elementos de un Club Náutico y de una Empresa privada poniendo esos equipos a bordo del Buque Factoría.

El Presidente del Directorio de la Empresa propietaria del Buque Factoría manifestó su desagrado por la falta de apoyo en el alistamiento, a pesar de que ofrecían un valioso bién en vidas de tripulantes y el propio buque en forma desinteresada.

5) Relaciones de dependencia y cooperación:

La Capitanía de Puerto cumpliendo las directivas recibidas colaboró con las Autoridades Navales en los temas de su competencia.

Particularmente se le buscó solucionar sus problemas de movimientos y maniobras de bultos pesados a un buque petrolero que debió desmontar y retirar una turbina.

Las eventuales diferencias de opinión con el Comandante Naval del Puerto surgieron simplemente de que se desconocía las funciones de la Capitanía de Puerto particularmente sobre su responsabilidad en la coordinación de toda la actividad portuaria incluyendo los aspectos laborales.

7) Seguridad en los Puertos:

En este aspecto solo se consigna que en algunas oportunidades se dieron desde alguna Autoridad Naval órdenes a traves de la Prefectura Naval Argentina de desalojo del Muelle de Personal Portuario y en algún caso, al ser repatriados nuestros efectivos, de los buques atracados en todos los sitios de amarre. Estas medidas se objetan por apresuradas, en algún caso equivocadas por órdenes mal interpretadas y en todos los casos por onerosas, particularmente cuando originaron demoras de buques contratados y este costo obviamente es una pérdida de divisas para el país.

8) Personal extranjero:

En este caso ocurrió lo que puede considerarse como una órden mal interpretada en algún nivel, dado que prohibió en forma total la participación de todo personal portuario extranjero sin discriminar nacionalidades. La medida la aplicó la P.N.A. por directivas de la ARMADA.

Lo expuesto en algunos casos fué agraviante para ciudadanos con muchos años de residencia legal en el país, por ejemplo el caso de dos Capataces italianos, generando un malestar que pudo evitarse.

...///

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS
HOJA 16

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 26

///...

Al margen de todo lo expuesto, puede considerarse que este Puerto cumplió con eficiencia los requerimientos a que fué sometido por parte de todo tipo de unidades afectadas al Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.

Lo saluda muy atentamente.

Tte. Frag. (R. E.) LUIS G. RODRIGUEZ VARELA
CAPITAN DE PUERTO MADRYN

AL SEÑOR
CAPITAN GENERAL DE PUERTOS
Capitán de Navío (R.S.) D. ALFREDO AAGE HAGELSTROM
S / D

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 27

SERVICIO TELEX

o/S.............................. INFORMATIVO A:..............................

DE: CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS.

PARA: CAPITANIAS DE PUERTOS.

DESTINATARIO/S.............................. ....

CARACTERISTICA/S.............................. CARACTERISTICA/S..............................

EMITIDO		RECIBIDO		DESPACHO				
ECHA	HORA	FECHA	HORA	NUMEROS			FECHA	HORA
02 -4-82								

INFORMAR CON CARECTER URGENTE LA EXISTENCIA DE BUQUES DE BANDERA BRITANICA OPERANDO EN LOS PUERTOS DE SU JURISDICCION.-

CAPITAN DE NAVIO (R.S.) D. ALFREDO AAGE HAGELSTROM.
CAPITAN GENERAL DE PUERTOS.

ALFREDO AAGE HAGELSTROM
CAPITAN DE NAVIO (R. S.)
CAPITAN GENERAL DE PUERTOS

DPTO.	DIRECCION NACIONAL	SUBSECRETARIA	OPERADORA
	CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS.	MARINA MERCANTE.	

EMITIR COPIA A:..............................
....

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 28

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS
FOJA 18

SERVICIO TELEX

/S................................ INFORMATIVO A:..............................
.....................DE: CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS.................................
.....................PARA: CAPITANIAS DE PUERTOS.......................................
DESTINATARIO/S........................ ....
....
CARACTERISTICA/S...................... CARACTERISTICA/S.........................
....

EMITIDO		RECIBIDO		DESPACHO				
FECHA	HORA	FECHA	HORA	NUMEROS			FECHA	HORA
12-04-82								

ARMADA NACIONAL DESIGNARA COMANDANTES NAVALES DE PUERTO EN SU JURISDICCION PUNTO CAPITANES DE PUERTOS EFECTUARAN PRESENTACIONES Y PRESTARAN MAXIMA COLABORACION PUNTO EN LA EVENTUALIDAD DE ADOPTARSE MEDIDAS QUE ALTEREN NORMAS EN VIGOR O DIRECTIVAS IMPARTIDAS POR ESTA CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS COMA SIN DEMORAR CUMPLIMIENTO ORDENES RECIBIDAS COMA INFORMARAN DE INMEDIATO A ESTA CAPITANIA GENERAL.

CAPITAN DE NAVIO (R.S.) ALFREDO AAGE HAGELSTROM
CAPITAN GENERAL DE PUERTOS.

ALFREDO AAGE HAGELSTROM
CAPITAN DE NAVIO (R. S.)
CAPITAN GENERAL DE PUERTOS

DPTO.	DIRECCION NACIONAL	SUBSECRETARIA	OPERADORA
	CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS.	MARINA MERCANTE.	

MITIR COPIA A:...
....

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 29

SERVICIO TELEX

o/S.......................... INFORMATIVO A:..........................

..................DE: CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS..........................

PARA: CAPITANIAS DE PUERTOS.

DESTINATARIO/S..........................

CARACTERISTICA/S.................... CARACTERISTICA/S....................

EMITIDO		RECIBIDO		DESPACHO				
FECHA	HORA	FECHA	HORA	NUMEROS			FECHA	HORA
1[illegible] 4-82								

HASTA NUEVA ORDEN NO DEBERA DIFUNDIRSE INFORMACION SOBRE MOVIMIENTOS DE BUQUES DESDE Y HASTA PUERTOS DE SU JURISDICCION PUNTO ORDENAR A AGENCIAS MARITIMAS Y EMPRESAS DE ESTIBAJES UTILIZAR MEDIOS DE COMUNICACIONES DISCRETOS PARA EL INTERCAMBIO DE ESTE TIPO DE INFORMACION.

CAPITAN DE NAVIO (R.S.) D. ALFREDO AAGE HAGELSTROM
CAPITAN GENERAL DE PUERTOS.

ALFREDO AAGE HAGELSTROM
CAPITAN DE NAVIO (R. S.)
CAPITAN GENERAL DE PUERTOS

DPTO.	DIRECCION NACIONAL	SUBSECRETARIA	OPERADORA
	CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS.	MARINA MERCANTE.	

EMITIR COPIA A:..

Ministerio de Economía
taría de ~~Estado~~de Intereses Maritimos
Subsecretaría de Marina Mercante

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS
HOJA N° 20

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 30

CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS

Instrucciones verbales impartidas:

Utilizar como declaración jurada del Agente Marítimo el manifiesto de carga para verificar mercaderías embarcadas antes de zarpar.

En especial las siguientes:

1) combustibles líquidos.

2) vehículos - camiones - jeeps.

3) Manufacturas alimenticias - carnes - pescado.

Informar novedades a Capitanía General de Puertos por telex Administración General de Puertos.-

ALFREDO AAGE HAGELSTROM
CAPITAN DE NAVIO (R. S.)
CAPITAN GENERAL DE PUERTOS

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 31

"SECRETO"

Ministerio de Economía
Secretaría de Estado de Intereses Marítimos
Subsecretaría de Marina Mercante

Expte. Nº

BUENOS AIRES,

SEÑOR SECRETARIO:

Adjunto elevo para conocimiento de V.E. el informe correspondiente a la Nota S.I.M. Nº 1891/82, que consta de 20 fojas útiles.

INFORME Nº

RODOLFO CABELLO
CAPITAN DE NAVIO
SUBSECRETARIO DE MARINA MERCANTE

SEIM - [illegible] PRIVADA
ENTRO: 22 NOV 982
SALIO: [illegible] NOV [illegible]
GIRO: D 66a.1

O/C 62.595 - 6-77 - 250.000
O. 1ª Alis. - 82 grs. - 21 x 29,7

DIREC.NAC.DE CONSTRUC.PORTUARIAS

2

Ministerio de Economía
Secretaría de Estado de Intereses Marítimos

MINISTERIO DE ECONOMIA
SECRETARIA DE INTERESES MARITIMOS
MESA DE ENTRADAS Y SALIDAS
30 JUL 1982
EXPTE. N° 25.168/82

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 32

SEÑOR SECRETARIO:

Tengo el agrado de dirigirme al Señor Almirante respondiendo a la nota SIM N° 1248 del 22 de julio.

Al respecto informo:

1 - Los requerimientos solicitados por las Fuerzas Armadas a ésta Dirección Nacional consistieron en lo siguiente:

  a) Embarcaciones para ser hundidas en los canales.
  b) Dos balizadores con los cuales pudieran efectuar patrulla en la boca del Río de la Plata embarcando personal de la Armada.
  c) Un remolcador para asignarlo a Salvamento y buceo.
  d) Máquinas de tipo vial para enviarlas a Islas Marvinas.

Los requerimientos a) b) y c) fueron hechos por la Armada a través de la Secretaría de Intereses Marítimos y el item d) fué requerido por el Comando de Ingenieros a través de un llamado telefónico al suscripto.

Previo acuerdo con el señor Subsecretario de la Marina Mercante, el suscripto se entendió directamente con el Comando del Area Naval Fluvial para coordinar la entrega de lo requerido, además de los trabajos a realizar para la instalación de armas.

El Comando de Ingenieros no retiró lo solicitado.

Inconvenientes no se presentaron por cuanto el Director Nacional es un Oficial Superior de la Armada, pero estimo que en otro caso se hubieran producido demoras importantes a la espera de que los requerimientos efectuaran el camino jerárquico correspondientes.

Como sugerencia estimo como conveniente que en casos similares se hagan los requerimientos vía Secretario para cumplir con lo doctrinario pero considero indispensable que previamente haya acuerdo al nivel correspondiente para que, sin dejar de cumplir lo expresado, las coordinaciones y requerimientos puedan efectuarse directamente a nivel de Director Nacional y de ese modo eliminar los tiempos muertos que en la mayoría de los casos fueron grandes (aunque en el caso sucedido no tuvo repercución, por pertenecer a la Armada).

2 - En la draga 260 C que está arrendada por SADE, para los trabajos de Quequén y Mar del Plata dentro de su tripulación existen dos holandeses y el resto es argentina.

El 2 de abril se encontraban en el país tres ingleses trabajando en derrocamientos, pero el día 3 en coordinación con la empresa SADE, le ordené sacarlos del país, no produciéndose ningún inconveniente. Además ordené a la empresa no operar hasta nuevo aviso.

O/C. 63.357 - 3 - 70
30 Rs. O. Alis. 62 grs. 21 x 29,7

SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 33

En cuanto a la empresa Great Lakes que trabaja en los canales de acceso a Buenos Aires, no acarreó ningún inconveniente y continuó su trabajo en forma normal. No obstante coordiné con la empresa que realiza la dirección de obra me mantuviera informado sobre movimientos de la draga y embarcaciones de la Great Lake , no produciéndose ninguna novedad.

3 - En cuanto a gastos y reintegros de acuerdo con las directivas de la - Dirección General de Coordinación de la SIM se elevaron semanalmente y las mismas se concretaron a las horas extras, combustibles, y comidas. A la fecha no se recibió ningún reintegro de dichos gastos.

No teniendo otros aspectos que tratar sobre el particular, saluda al señor Almirante atentamente.

Cap. de Navío (R.E.) JOSE ATILIO STORTINI
DIRECTOR NACIONAL DE CONSTRUCCIONES
PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES

PRIVADA
ENTRO: 30 JUL 1982
SALIO: 30 JUL 1982
GIRO: DG Coord.

SUBSECRETARIA DE PESCA

3

SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 34

Ministerio de Economía
Secretaría de Estado de Intereses Marítimos
Subsecretaría de Pesca

NOTA SSP. Nº 1027

BUENOS AIRES, 13 de octubre de 1982.-

SEÑOR SECRETARIO:

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. haciendo referencia a su nota Secreta S.I.M. Nº 1792 de fecha 05 del corriente mes y año.

Adjunto a la presente elevo a su consideración el informe sobre las medidas y procedimientos puestos en ejecución, en el ámbito de esta Subsecretaría, en virtud del conflicto suscitado en la zona austral del país.

Saludo a V.S. atentamente.

HUGO C. TALAMONI
Cap. de Navio (R.E.)
SUBSECRETARIO DE PESCA

A S.E. EL SEÑOR SECRETARIO DE INTERESES MARITIMOS
Contralmirante D. CIRO GARCIA
S. / D.

SEIM - SEC. PRIVADA
ENTRO: 14 OCT 1982
SALIO:
GIRO:

SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 35

Ministerio de Economía
Secretaría de Estado de Intereses Marítimos
Subsecretaría de Pesca

INFORME

CONFLICTO ZONA AUSTRAL DEL PAIS

1 - REQUERIMIENTOS DE LAS FF.AA., PROCEDIMIENTOS EMPLEADOS.

1.1. Los requerimientos efectuados por las FF.AA. particularmente por la ARMADA para actividades del Sector Pesquero, a través de esta Subsecretaría, durante el desarrollo del conflicto pueden ser divididos en dos etapas:

La primera de ellas relacionada con el empleo de algunas unidades para detección , observación y rescate de pilotos; y la segunda referida al alistamiento de unidades para reaprovisionamientos.

En una fecha cercana posterior al desembarco y recuperación de las Islas Malvinas por fuerzas de nuestro País, el Señor Comandante Naval de Tránsito Marítimo, Capitán de Navío D. Emilio J. OSSES convocó a los Armadores a una reunión en el Edificio Libertad, a la que concurrió el suscripto. En dicha reunión, luego de interiorizarlos de la situación, les solicitó colaboración para cuando les fuera formulado oportunamente algún requerimiento a través de esta Subsecretaría.

Con motivo de ello, con fecha 12 de abril de 1982 el suscripto convocó a los representantes de C.A.P.E.C.A. (Cámara de Armadores de Pesqueros Congeladores de la Argentina) a una reunión en la Subsecretaría de Pesca. En la misma se les explicitó, que la ARMADA necesitaría la colaboración de esa Cámara y que ella se refería principalmente al destino de algunos buques pesqueros para fines distintos al de su actividad específica, dejándose aclarado que el Gobierno Argentino compensaría a las Empresas participantes por su falta de actividad, cuantificándose del modo más aceptable posible lo que pudieran haber pescado en el período en que se destinaran los buques a otros fines.

Asimismo se les expresó que resultaría de máximo interés que colaboraran buques de distintas empresas a fin de no perjudicar a una o pocas y para brindar la sensación de que todo el sector pesquero en su conjunto participaba en la empresa.

Se les expresó además que por indicación de la ARMADA no se requerirían las unidades antes de 4 ó 5 días a partir de la fecha y que no se deseaba interferir el normal desenvolvimiento de las empresas, por lo cual -

SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 36

proponía que la Cámara presentase un plan de disponibilidad de unidades por día.

Por otra parte se les propuso que tuvieran en cuenta el aspecto relacionado con las tripulaciones tratando de desestimar, en caso necesario, a aquellos tripulantes que pudieran ocasionar problemas.

Se les indicó que la idea que se estaba elaborando era mantener unos siete u ocho buques en la zona, entre factorías y de altura; y que se ofrecía la colaboración de la Subsecretaría para intervenir, en caso de que algunos buques se hallaran en reparaciones, a fin de acelerar las mismas.

Se les informó luego que las tareas que deberían cumplir en principio y por solicitud de la ARMADA (Cdo. de Tránsito Marítimo) serían:

1. Búsqueda y rescate de pilotos. Dicha tareas era considerada de fácil aplicación por hallarse los buques en condiciones de cumplimentarla.

   Simultáneo con lo anterior podría ser muy valiosa la información que pudieran aportar determinados pesqueros en cuanto a detectar la presencia de algo que no fuera un cardúmen.

2. Transporte de aeronafta. Esto era considerado eventual y sería objeto de un análisis más profundo.

Por último se les expresó que se pensaba que las tareas requeridas no durarían más de 10 ó 15 días, y que aún cuando lo deseable es que las unidades a designar permanecieran todo el tiempo en el mar, tomando puerto sólo en caso de pérdida de autonomía o para cargar materiales, el puerto base sería el de Deseado.

Luego se efectuaron intercambios de ideas, dejando constancia los Armadores que apreciaban que para las tareas de rescate no existían objeciones pero podrían presentarse para el caso de transporte de aeronafta. Asimismo presentaron inquietud respecto de la cobertura de los seguros a lo cual se les contestó que lo primero sería conveniente analizarlo y que por los seguros se despreocuparan pués quedarían cubiertos y que en caso necesario intervendría la Subsecretaría para su logro.

Efectuadas diversas consideraciones, el suscripto expresó que se pensaba que resultaría conveniente en principio emplear cuatro buques de C.A.P.E.C.A. y cuatro de Mar del Plata, pero que se decidiría oportunamente. Además se les solicitó que fueran decidiendo sobre los buques y que comenzaran a aportar los siguientes datos de las unidades: velocidad, autonomía, tipo y alcance radar, alcance sonar, características de equipos de co

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 37

municaciones, etc.

Finalmente el suscripto dejó acordada una nueva reunión para analizar un esquema de operaciones y viajó a Mar del Plata para exponer acerca del mismo tema - con los armadores de dicha zona, cosa que se concretó con resultado satisfactorio.

El día 19/04/82 el Señor Comandante de Tránsito Marítimo, Cap. de Navío D. Emilio J. OSSES solicitó a esta Subsecretaría se le informara cuales serían los 4 pesqueros grandes que necesitaban y que se alistaran para zarpar. Asimismo el jefe del S.I.C.O. del Comando en Jefe de la Armada, Capitán de Navío D. Guillermo F. PAYER pidió se le suministraran los datos de Equipos de Comunicaciones de los buques de Buenos Aires y de Mar del Plata que intervendrían en las tareas, a fin de preparar las instrucciones correspondientes; todo ello fue cumplimentado de inmediato.

A partir de ese momento se estableció un contacto permanente entre el Comando en Jefe de la ARMADA (Cdo. Tránsito Marítimo, SICO,) y las Cámaras de Armadores, a través de esta Subsecretaría, para proporcionar los datos requeridos por la ARMADA y transmitir las ordenes emitidas por la misma a los Armadores. Para tal fin, entre otras cosas, se confeccionaron planillas - con los datos requeridos y se les remitieron personalmente al COMANDO EN JEFE (organismos antes citados) a medida que eran solicitados o se producían cambios de los buques.

Simultáneamente se fueron recibiendo las órdenes de - operaciones remitidas por ARMADA y se les giraron a los Capitanes de Puerto para su entrega a los buques.

Estas tareas de coordinación continuaron hasta el cese de las hostilidades, llevándose un registro diario de cada una de ellas en esta Subsecretaría, en - cuyo poder obra aún para cualquier otra información o ampliación que pudiera requerirse.

Es importante reiterar que siempre se dejó librada a las Empresas Armadoras la designación de los buques, según el tipo de requerimiento efectuado por la ARMADA.

Transcurridos los días y luego del hundimiento del - Pesquero "NARWAL", la ARMADA requirió la designación de varios buques los que debían concentrarse en Puerto Deseado para alistarlos con el propósito de transportar víveres a las Islas. Dicha tarea se cumplió quedando alistados varios pesqueros, pero los mismos no fueron utilizados. Para tales tareas la ARMADA había dispuesto la reintegración de dotaciones militares dado el riesgo existente evidenciado después - del hundimiento antes mencionado (B.P."NARWAL").

La ARMADA llegó a requerir el concurso de 10 pesqueros en Puerto Deseado, los cuales como se dijo precedentemente no llegaron a ser empleados.

Cabe hacer constar que la tarea cumplida por los primeros buques designados fue de suma utilidad y al respecto resulta digno de elogio la tarea de las Unidades destacadas al norte por ser ellas las que informaron en sendas oportunidades el avistaje de las dos flotas destacadas al Atlántico Sur por los británicos, misión que cumplieron con riesgo y suma eficiencia.

1.2. Independientemente de los procedimientos antes indicados, es necesario consignar que no se dispuso por parte de esta Subsecretaría (tampoco era de su resorte) la requisición de las unidades intervinientes ante la rápida respuesta de colaboración brindada por los Armadores los que pusieron a disposición sus medios; y los gremios ofreciendo voluntarios.

En algunos casos particulares el Capitán del Puerto de Mar del Plata firmó notas comprobantes del uso de los buques por ARMADA, pero en general no se aplicó el régimen de requisiciones. Es de tener en cuenta que las requisiciones deben ser dispuestas por el Poder Ejecutivo y en caso de guerra.

2 - REQUISICIONES. PROCEDIMIENTOS EMPLEADOS, REGIMEN LEGAL.

2.1. La ARMADA en ningún momento exigió la requisición de los pesqueros.

Si, en reiteradas oportunidades se recibió por parte del Señor Comandante de Tránsito Marítimo, la directiva de reiterar a los Armadores que serían objeto de las compensaciones pertinentes en todos los casos, cosa que les fue transmitida a los mismos.

Tal como se dijo precedentemente en cuatro casos la Capitanía del Puerto de Mar del Plata firmó documentos comprobantes de uso de medios pero fueron los mínimos y derivados de particulares circunstancias para otorgar seguridades a las empresas ante posibles pérdidas aspecto que incluso fue sugerido por ARMADA.

Las empresas ofrecieron espontáneamente la colaboración de sus buques e incluso los gremios, en particular los de Mar del Plata, presentaron listas de tripulantes voluntarios.

2.2. El régimen legal:

La Ley Nº 16.970, de Defensa Nacional, contiene un -

Título V. dedicado a "Jurisdicción Territorial y Requisiciones". Dicha Ley fue reglamentada por Decreto P.E.N. Nº 739/67 (de carácter público) cuyo Título III es "Requisiciones".

Allí se establece que en caso de guerra puede requisarse cualquier bien privado si media orden expresa del Presidente de la Nación o del Comandante del Teatro de Operaciones ad referendum del P.E.N..

Se prevé también que queda afectada al uso del bien requisado su propia mano de obra mientras sea indispensable y que la misma puede incluso ser movilizada militarmente.

Como se expresa anteriormente esta situación no se dió en el cado del empleo de los pesqueros.

3 - RELACIONES DE COOPERACION Y DEPENDENCIA.

Como fuera indicado en punto 1, del presente informe esta Subsecretaría cooperó en grado sumo y en forma permanente para la más rápida satisfacción de los requerimientos presentados por la ARMADA para el Sector Pesquero. A tal fin mantuvo un contacto permanente con el Comando de Tránsito Marítimo el que asumió la responsabilidad acerca del tema.

Se mantuvo una permanente comunicación con dicha dependencia, con las Cámaras de Armadores y las Capitanías de Puerto pudiendo calificarse como de muy satisfactorios los resultados obtenidos.

Es necesario tener presente que a medida que transcurría el tiempo y ante la evolución de los acontecimientos los Armadores evidenciaban una preocupación ascendente, no obstante lo cual se pudieron obviar los inconvenientes derivados de esta situación con éxito.

4 - GASTOS Y REINTEGROS

4.1. En mérito a lo que se había establecido con anterioridad, en el sentido de que la ARMADA procedería a compensar los gastos o falta de ingresos de las empresas que tuvieran buques destinados a las operaciones, se requirió oportunamente a las mismas que informaran a esta Subsecretaría los valores que consideraban pertinentes en forma discriminada.

Independientemente, y en base a los días en que cada buque no pudo cumplir sus tareas de pesca por la situación antes citada, y en base también a los datos de captura diaria promedio existentes para cada barco, esta Subsecretaría efectuó estimaciones de lo que correspondería reintegrarse por tal concepto

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 40

a cada una de las Empresas.

Como resultado de todo lo dicho se estableció el procedimiento siguiente:

A- Las empresas informaron sus gastos de operación, las indemnizaciones correspondientes al personal y estimaciones de pérdidasde ingresos por no poder dedicarse los buques a sus tareas específicas.

B- Esta Subsecretaría consideraba la pertinencia o no de lo solicitado y luego de aplicar su concepto para la estimación de la pérdida de captura, se informaba al Comando de Tránsito Marítimo.

C- El Comando de Tránsito Marítimo verificaba lo informado y lo elevaba a la Jefatura Logística del E.M.G.A. para que se remitiese la orden de reintegro.

Un caso muy particular se presentó con la Empresa Sudamericana de Pesca y Exportación por haber sido hundido el buque "NARWAL", unica unidad que contaba dicha empresa para su actividad pesquera.

4.2. En primer lugar, y dadas las demoras iniciales de las empresas para presentar sus gastos, y posteriormente las naturales demoras que se presentaban para los cálculos de falta de captura, etc., se propuso efectuaran los reintegros por Gastos de Personal, con el fin de no retrasar precisamente reintegros con perjuicio para dichas Empresas.

En el segundo paso se presentaron y efectuaron los reintegros considerados aceptables para todos los otros rubros.

Estos reintegros sufrieron algún retraso por inconvenientes de la ARMADA para percepción de fondos.

Cabe aclarar que el Comando de Tránsito Marítimo asumió el contacto personal con los Armadores del "Narwal" en razón de la situación particular planteada y en atención al tipo de indemnización otorgado que difería de los restantes buques.

4.3. Como síntesis se indican a continuación los reintegros que fueron aprobados por esta Subsecretaría y fueron efectivizados por la ARMADA:

SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 41

EMPRESA	COMPENSACION TOTAL
ARGENBEL S.A.	$ 1.889.744.148
CIA. SUDAMERICANA DE PESCA Y EXPORTACION	$ 6.450.586.697 (*)
FRIGORIFICO MELLINO	$ 1.863.696.134
HARENGUS S.A.	$ 1.661.395.500
INDA HNOS.	$ 222.561.060
CIA. MEDITERRANEA	$ 4.347.300.461
PESQUERA DEL ATLANTICO S.A.	$ 4.095.645.750
PESQUERA MAR AZUL S.A.	$ 159.294.704
COPEMAR S.A.	RENUNCIO A COMPENSACIONES
ARPEMAN S.A.	" " "
VENTURA MAR DEL PLATA	" " "
TOTAL EN	$20.690.224.454

(*) Independientemente de esa suma, el Comando de Tránsito Marítimo continuó efectuando algunas compensaciones por gastos de Personal y haciendo atender personal en Hospitales de la ARMADA.

Según información suministrada por el Señor Comandante del Tránsito Marítimo, Capitán de Navío D. Emilio J. OSSES el tema referido a la Empresa de que se trata fue girado posteriormente para consideración de la Secretaría General Naval.

Cabe agregar que con posterioridad a los reintegros indicados precedentemente algunas empresas solicitaron reconsideración de las cifras fundamentándolo en las variaciones experimentadas por la relación Peso-Dólar desde la fecha de las inversiones a la de los reintegros. Este concepto fue compartido por esta Subsecretaría, que así lo informó a la ARMADA, pero fue rechazado por ésta.

4.4. Con referencia a la reposición del buque pesquero a la Empresa Sudamericana de Pesca y Exportación aún prosiguen los trámites demorados fundamentalmente por la indecisión de los Armadores y petición de los mismos para obtención de un crétido especial para destinarlo a fines distintos de la adquisición de la unidad para reemplazo de la siniestrada.

Al respecto cabe consignar que esta Subsecretaría confeccionó y elevó, con toda prontitud, el proyecto de decreto para eximición de pago de aranceles para importación de la nueva unidad, manteniendo además el

suscripto una entrevista con el Presidente del Banco de la Nación Argentina para la obtención de un crédito en caso de que el monto del seguro no fuera suficiente para la adquisición de una unidad en reemplazo de la hundida.

5 - INCONVENIENTES Y SUGERENCIAS.

5.1. La intervención del Sector Pesquero en el tema de referencia se inició sin inconvenientes de importancia, a pesar de lo sorpresivo e inprevisto de su convocatoria. Vale reiterar que desde un principio los Armadores ofrecieron su colaboración y las tripulaciones se presentaron masivamente para intervenir en las operaciones. Pero a partir del hundimiento del Pesquero "NARWAL" se produjo una natural preocupación - tanto por parte de los Armadores como de las tripulaciones lo que dio lugar a que las coordinaciones y - las propias acciones de los Armadores se complicaran.

No obstante, las Empresas continuaron respondiendo ante los sucesivos requerimientos presentados por esta Subsecretaría por pedido de la ARMADA.

A partir de dicho evento se produjeron algunos inconvenientes en algunas tripulaciones, pero como contrapartida también puede mencionarse la reacción de los gremios de Mar del Plata que con posterioridad al hundimiento del "NARWAL" presentaron listas de voluntarios para tripular las embarcaciones.

5.2. Del análisis de todo el proceso vivido, esta Subsecretaría considera que en casos como el que debió enfrentar el país resulta más coherente y expeditivo la implementación de la Ley de Requisiciones pasando de ese modo los buques a depender del Comando en Jefe de la ARMADA con instrucciones precisas, claras y directas por parte de ella sin intervención de intermediarios, aunque contando siempre con la colaboración de esta Subsecretaría.

La implementación de las requisiciones ahorraría, a - entender de esta Subsecretaría, cualquier tipo de discusión o disconformidad para el caso de las compensaciones o reintegros.

Por otra parte debe tenerse presente que como reacción natural, en el plano humano, en un principio los Empresarios y los tripulantes ofrecen su colaboración, en algunos casos porque se sienten moralmente obligados a ello, pero luego al complicarse la situación, - esos sentimientos van variando: en el caso de los Ar-

madores porque con la prolongación del conflicto sufren perjuicios económicos, y en el caso de los tripulantes porque es lógico suponer que no todos pueden resultar voluntarios con riesgo de sus vidas.

No obstante ello algunas empresas marplatenses decidieron prescindir de toda compensación.

5.3. Es opinión de esta Subsecretaría que si la ARMADA no lo ha dispuesto aún, resultaría conveniente y justo que se ordenara extender un diploma a cada uno de los tripulantes que intervinieron en los operativos desarrollados por los buques pesqueros en la emergencia en reconocimiento a una colaboración muy particular y valiosas características.

5.4. Lamentablemente debe hacerse mención a los inconvenientes que desde la finalización del conflicto está sufriendo el sector pesquero nacional que opera en la zona sur en razón de la arbitraria medida adoptada por Gran Bretaña al imponer una vez más una zona de exclusión en torno a las Islas Malvinas y su actitud provocadora al efectuar continuos vuelos rasantes con aeronaves sobre los buques pesqueros de bandera nacional que trabajan en aguas jurisdiccionales argentinas fuera de aquella zona.

Ello aparte de ocasionar perjuicios económicos para la actividad pesquera por cuanto restringe el área donde desarrollar las tareas, crea un clima de intranquilidad e indignación en las tripulaciones lo cual perjudica su desempeño. No obstante ello no puede omitirse el elogio hacia todos esos hombres de mar que mantienen una presencia permanente del país en las aguas de nuestro Atlántico Sur.

HUGO C. TALAMONI
Cap. de Navio (R.E.)
SUBSECRETARIO DE PESCA

FLOTA FLUVIAL DEL ESTADO ARGENTINO

4

SECRETO

SECRETO N° 1233

FOLIO N° 44

Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos
Subsecretaría de Intereses Marítimos
Flota Fluvial del Estado Argentino

MINISTERIO DE ECONOMIA
SECRETARIA DE INTERESES MARITIMOS
MESA DE ENTRADAS Y SALIDAS
18 AGO 1982
EXPTE. N° 25613

BUENOS AIRES, 13/300 de agosto de 1982.

SECRETARIA DE INTERESES MARITIMOS

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., con relación a su nota SIM. N° 1248 del 22 de julio ppdo., expediente S-198/FF/82, por la que requiere el envío de información referente a las medidas y procedimientos puestos en ejecución en esta Empresa con motivo del conflicto originado en la zona austral del país.-

En tal sentido cumplo en informar lo siguiente :

1) Requerimientos de las Fuerzas Armadas, procedimientos empleados, inconvenientes y sugerencias.

   . Se ha requerido el alistado y armado del B/T."980" por parte de la Prefectura Naval Argentina, quedando a disposición de la misma entre el 30/4/82 y el 19/6/82, a los efectos de afrontar eventuales siniestros en el área del Río de la Plata.-

   . Dado el adelantado proceso de privatización en que se encuentra la Empresa, el citado buque se halla en situación de desarme, sin tripulación, circunstancia que fue puesta de manifiesto por escrito al Organismo, indicándosele además que la tripulación experimentada en el conocimiento adecuado del buque y su maniobra, especialmente la de cargamento de hidrocarburos, no pertenecían mas a la Empresa y que por supresión de gastos era materialmente imposible producir reincorporaciones.

   Dada la situación de guerra ocurrida a posteriori no se insistió en el tema.-

2) Convocatoria de Personal - Régimen de excepciones.-

   No fue convocado personal de esta Empresa.- Cabe señalar, que el personal embarcado enrolado en el B/T. "980" en número de tres tripulantes quedaron a órdenes de la Prefectura Naval Argentina desde el 30/4 al 19/6/82.

3) Retribuciones del Personal Convocado.

   No se registraron novedades respecto al personal terrestre y embarcado.-

FOLIO N° 45

X

Ministerio de Comercio e Intereses Marítimos
Subsecretaría de Intereses Marítimos

Flota Fluvial del Estado Argentino

4) Requisiciones. Régimen Legal y procedimientos empleados : no se produjeron novedades que informar.-

5) Relaciones de dependencia y cooperación.-

. Sin novedad

6) Comunicaciones y transportes.-

a) De acuerdo a instrucciones recibidas de la Prefectura Naval Argentina, se emitió comunicado al personal con relación a medidas de defensa civil a dar cumplimiento.-

b) Se emitió circular informativa al personal sobre restricciones de consumo de energía eléctrica concordante con lo dispuesto por la Secretaría de Energía y comunicado a FLOTA FLUVIAL por nota SIM N° 782.-

7) Seguridad en General y en objetivos.-

Se dió conocimiento al Servicio de Vigilancia y Seguridad de FLOTA FLUVIAL de la constitución de la Comisión Coordinadora de Emergencia conforme a la Resolución N° 43 de SIM.-

8) Personal extranjero, situación, actuación prescindibilidades.-

. Sin novedad.-

9) Gastos y reintegros.-

. Los gastos en personal embarcado enrolado en B/T. "980", ascienden a un monto estimado de $53.000.000.

No se han hecho gestiones para su reintegro.-

Saludo a V.E. atentamente.-

Nota N° 511/GP/82

ROBERTO LEOPOLDO ROUALDES
ADMINISTRADOR GENERAL INTERINO

A S.E. EL SEÑOR SECRETARIO
DE INTERESES MARITIMOS.-
CONTRAALMIRANTE D. [illegible] GARCIA
S / D

...NOMIA
SECRETAR... ...MOS
MESA D... ...Y SALIDAS
18 ... 1982
E... ...O

SE... ...VADA
ENT... 18 AGO 1982
SAL... 18/8/82.
GIRO: Tte. Etcheg oyen

EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS

5

SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 46

Empresa
Líneas Marítimas Argentinas
Sociedad Anónima
E.L.M.A. s.a.

1A106/82

BUENOS AIRES, 1 de septiembre de 1982

SEÑOR SECRETARIO

Tengo el agrado de dirigirme a V.E. con relación al informe solicitado por nota S.I.M. N° 1248 "S" de fecha 22 de julio ppdo., en la cual se requirió la remisión en detalle de las acciones ejecutadas por esta Empresa con motivo del conflicto del Atlántico Sur.

Con referencia a los aspectos sugeridos en dicha nota, informo:

1. Requerimientos de las Fuerzas Armadas, procedimientos empleados, inconvenientes y sugerencias.

   Los requerimientos a la Empresa fueron efectuados exclusivamente por el Comando Naval de Tránsito Marítimo y se circunscribieron a tareas de transporte y de obtención de información.

   El procedimiento empleado para los requerimientos fue en todos los casos por contacto personal, lográndose de tal manera una óptima coordinación.

2. Convocatoria de personal. Régimen de excepciones.

   No hubo.

3. Retribuciones del personal convocado (Ley 22.580).

   No hubo.

4. Requisiciones. Régimen Legal y procedimientos empleados.

   No hubo.

5. Relaciones de dependencia y cooperación.

   Los buques afectados dependieron durante las tareas asignadas, del Comando Naval del Tránsito Marítimo.

6. Comunicaciones y Transportes.

   Se agregan a la presente, planillas por buque y viaje en los que se resume la actividad cumplida.

7. Seguridad en general y en objetivos.

   Sin novedad.

///...

2

FOLIO N° 47

8. Personal extranjero, situación, actuación, prescindibilidades.

Sin novedad.

9. Gastos y reintegros.

Los gastos ocasionados por las tareas ordenadas, fueron:

1. Comando en Jefe de la Fuerza Aérea	: U$S	393.409.-	y $	248.666.580.-
2. Comando en Jefe de la Armada	: U$S	536.723,08	y $	1.686.327.533.-
3. Comando en Jefe del Ejército	: U$S	843.116.-	y $	18.410.786.851.-
Total	: U$S	1.773.248,08	y $	20.345.780.964.-

De estas sumas, hasta la fecha se han obtenido los siguientes reintegros:

- Comando en Jefe del Ejército	: U$S	727.607.-	y $	3.008.500.000.-

Saludo a V.E. muy atentamente.

MANUEL J. GARCIA
CONTRAALMIRANTE (R.E.)
PRESIDENTE

A S.E. EL SEÑOR
SECRETARIO DE INTERESES MARITIMOS
Contraalmirante Dn. CIRO GARCIA
S / D

S... ARMADA
ENT: -2 SET 1982
SALIO: 2 SET 1982
GIRO: MUSTONI

ARCHIVO ... AL DE LA ARMADA

FOLIO N° 48

3

SECRETO

BUQUE : RIO CINCEL TPB : 10.070 Carga : General y frig.

Capitán : Juan Carlos TRIVELIN Viaje N° 35

Operación cumplida : Transporte de material a Islas Malvinas

Fecha de iniciación de la operación : 3 de abril de 1982.

Fecha de finalización de la operación : 20 de abril de 1982.

Terminal de carga : BUENOS AIRES

Terminal de Descarga : PUERTO ARGENTINO

Unidades transportadas : Material de F.A.A. - 435 m3, 156 Tn.

Personal : --

Material : 80 cajones y 6 vehículos viales.

Capacidad ociosa de espacios de bodega : 50% - Por razones de urgencia.

Inconvenientes y problemas surgidos, su solución y conclusiones

en la carga : no hubo.

en la travesía : no hubo

en la descarga : Buque garreó durante el alije. Averías y demoras. Se agrega informe.

Relaciones con el personal transportado : --

Actuación de la tripulación : Destacada actuación - Ver informe del Capitán.

Sugerencias como consecuencia de la experiencia recogida : Reservar los buenos fondeaderos para las operaciones de alije. No permitir la presencia de otros buques en las proximidades, con mal tiempo.

SECRETO

FOLIO N° 49

B/M [illegible]

ZARPADA	DESTINO	LUGAR DE [illegible]
Baires 03-04-82 23.15 Hs.	Malvinas	

Cargador: FUERZA AEREA (ESMACON 021655)

80 Cajones largo: 3mts.x50x50 160 m3. 96 Tn.
1 Cargadora Frontal 31 m3. 14 Tn.
1 Topadora 47 m3. 14 Tn.
1 Motoniveladora 60 m3 13 Tn.
2 Camiones Volcadores 85 m3. 11 Tn.
1 Camión Taller 52 m3. 8 Tn.

Total: 435 m3 , 156 Tn.

DEPARTAMENTO LOGISTICA

RUBEN RODOLFO CABALLER
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE DPTO. LOGISTICA

EMPRESA
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
SOCIEDAD ANONIMA
(ELMA s.a.)

SERVICIO INTERNO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 5

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 50

EN NAVEGACION, 12 de abril de 1982.-

Buque "RIO CINCEL"
Nota nº 59 - Vje.-35

Señor
GERENTE DE OPERACIONES
S / D.-

Ref: Acaecimientos en Pto. Groussac
Islas Malvinas.-

Como introducción, el suscripto informó a Jesercomvale (Jefe Servicio Comunicaciones Navales) y a la Empresa su intención de fondear en el puerto del epígrafe a 9 cables al SW de Pta. Doctor posición latitud 51° 40' 20" S longitud 57° 49' 42" W, teniendo en cuenta lo aconsejado por el Derrotero y la experiencia obtenida a bordo de la M/N "Libertad" durante sus viajes al continente antártico, por ser buen tenedero.-

Al acercarse al Pto. Groussac y contactar con Apostadero Naval Islas Malvinas, este informó que se podía fondear al E de la línea Pta.Artillería/Pta.Doctor; consecuencia a 0710 del 7 de abril se fondea ancla de Br. 4 grilletes al agua al S de Pta. Doctor y 3 cables de distancia.- Se ordena a Máquinas permanecer a la orden.- La intensidad del viento era fuerza 2/3 del WNW, muy poco oleaje y corto.- A 0805 se contacta con el ARA "Isla de los Estados" informando que atracará por nuestra banda de Er para efectuar el alije.- A 1040 se toman cabos y queda amarrado 4 x 1 a proa y 2 x 1 a popa.- Debido al incremento en la intensidad del viento y a la mayor masa a soportar con el buque acoderado, se arrían 6 grilletes al agua del ancla de Br para evitar garrear. A 1117 y estando el suscripto y todos los oficiales de Cubierta presenciando la maniobra del "Isla de los Estados", se detecta que en forma repentina y rápida el buque comienza a garrear, comprobado por el acercamiento al pesquero polaco (SNSN) "GOPLO" SWI 180 que al fondear quedó totalmente libre con 5 cables de distancia.- De inmediato se ordena fondear ancla de Er, aprovechando que había personal marinero en el castillo de proa en maniobra de cabos, y se dá máquina adelante despacio.- Simultáneamente personal del pesquero alertado comienza a virar su ancla de Er y el "Isla de los Estados" dá

//////////

SERVICIO INTERNO

6

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 51

//////////

máquina hacia adelante para colaborar.- A 1120 se para la máquina por proximidad del pesquero, se envía con walkie Talkie al 2º Oficial Placenti a popa.- A 1123 se pide nuevamente Despacio Adelante y la hélice toma vueltas en la cadena del pesquero trabándose de inmediato lo cual provoca un acercamiento del mismo golpeando nuestra popa con su proa.- Oficial de popa informa que cadena se interna hacia la hélice.- Se avisa a Máquinas.- Se intenta con el virador hacia adelante y atrás sin conseguir mover la hélice.-

Se procura por intermedio del "Isla de los Estados" y Apostadero Naval conseguir buzos con equipo.- Informan que hay posibilidad de conseguir personal pero que los equipos están incompletos no contandose en las Islas con sistema oxieléctrico de corte.- Se avisa y solicita a la Empresa trate de conseguirlo.- Las condiciones de mal tiempo impide el envió de los buzos de Aeronáutica.- A 1700 se larga ARA "Isla de los Estados" sin haber podido operar en carga por mal tiempo.- Se arría 1 grillete más, al agua, del ancla de Er. quedando con 5.- Día jueves 8 de abril: A 0930 atraca nuevamente por Er el ARA "Isla de los Estados".- A 1040 comienza el alije.- A 1215 se empieza a transvasar 20 tons. de agua dulce al pesquero.- A 1330 embarcan en EDPV 23, buzos pertenecientes a la 7a. Brigada Aérea te. ALFREDO SIDDERS y Cabo 1º WALTER ABAL.- Equipo consiste sólo en traje completo de Neoprene, patas de rana inadecuadas, un sólo visor y sin tubos de aire para sumergirse.- Se comienza la inspección de la hélice en base a cortas zambullidas.- Informan que hay 5 vueltas enroscadas sobre el guardacabos.- Se consigue amarrar con alambre desde el buque el tramo de cadena que lleva al ancla.- A 1800 zarpa EDPV 23.- A 1910 embarcan buzos procedentes de Base Naval Pto. Belgrano Cabo 1º Buzo LUIS ANGEL GIMENEZ y Cabo 2º Buzo MARCELO JOSE COROZCO, pertenecientes a Estación de Salvamento y Buceo de esa Base; su equipo es completo pero los botelones de aire no tienen carga completa.- A 1945 finaliza el alije.- A 2005 se corta con personal del buque y lancha nº 2 tramo de cadena con el ancla.- Se le pasa extremo al "GOPLO" que a su vez vira a bordo cadena y ancla, recuperándola.- A 2040 el "Goplo" previo recuperar la mayor cantidad de cadena posible que lo-une a nuestra helice, la corta desde su cubierta. A 2050 se larga el pesquero.- A 2100 se larga el "Isla de los Estados".-

//////////

7

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 52

//////////

Viernes 9 de abril: A 0810 se inician operaciones de sacar vueltas en espera que se envie el equipo oxieléctrico desde el Apostadero para cortar cadena y acelerar trabajos.- A 1030 en EDPV 23 llega equipo.- Se embarca abordo.- Se efectúan pruebas de funcionamiento.- Mangueras resultan cortas para operar desde cubierta.- Se embarca nuevamente en la EDPV y se amarra a popa.- Se intenta cortar cadena.- Equipo no funciona, no hace arco.- Se detecta cable maza soplado.- Se repara.- Se comienza a cortar.- Se logra sólo ½ eslabon.- Botellones de aire quedan agotados.- A 1400 se contacta con rompehielos "Almirante Irizar" y acepta recargar los mismos.- EDPV se larga a 1615 con tubos para recargar y un buzo.- A 1700 con lancha nº 1 se regresa al buzo y equipos cargados desde el "Alte. Irizar".- A 1740 lancha abordo.- Debido a marejada existente y a la imposibilidad de mantener la lancha a flote en condiciones de seguridad y a lo avanzado de la hora por carencia de luz natural se decide suspender operaciones por el día.-

Sábado 10 de abril: A 0630 se alista lancha 1.- A 0700 lancha lista en popa con personal y los 4 buzos.- Se comienza a sacar cadena vuelta por vuelta, virando desde a bordo ambos chicotes de cadena con los dos cabrestantes de amarre y los amantes de las plumas de popa de bodega 5.- A 1300 zafa último tramo de cadena que estaba mordido en la parte superior del guardacabos.- De inmediato se contacta con Apostadero Naval para solicitar el traslado del personal de buzos y su equipo.- Buzo Gimenez en base a zambullidas, inspecciona eje.- Aprecia deformación y rotura parte superior del guardacabos, hacia la hélice, que no afecta el libre movimiento del eje; dos de las palas dañadas con el rozamiento de la cadena pero no de importancia.- Se mueve la hélice hacia ambos lados con el virados sin novedad.- Se sopla hacia adelante y atrás hasta 50 RPM. sin novedad.- Apostadero informa que enviará EDPV 23.- Instantes despueś lancha entra en emergencia por pérdida de su hélice, personal evacuado en bote Zodiac.- Apostadero solicita ayuda inmediata dado que no tiene ningún medio para remolcar la EDPV al garete, incluso ARA "Isla de los Estados" no dispone de una sola lancha en condiciones.- A 1605 ancla Er. arriba.- A 1616 la de Br. para cambiar fondeadero a fin de hacer más corto el trayecto de la lancha por fuerte viento y mar.- A 1633 se fondea Br 6 grilletes al agua frente entrada a Puerto Islas Malvinas, marcación Pta. Ingeniero 163 distancia 5 cabos.- A 1650 se larga lancha nº 1.- A 1710 acodera EDPV 23 y comienza su remolque hacia Apostadero.- A 1750 amarra a muelle.- Queda en espera de instrucciones para contac-

//////////////

8

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 53

//////////

tos radiales, del Sr. Jefe del Apostadero Naval, Capitán de Fragata GAFFOGLIO.- A 1840 se larga lancha.- A 1900 lancha arriba.- Se vira ancla Br.- A 1920 ancla arriba, se zarpa con destino a Puerto Madryn.-

Es de destacar la voluntad, dedicación, interes y preocupación puestos de manifiesto por todo el personal sin excepción de cargos.- Sacrificando sus horas de comidas y descanso, estando listos a cooperar en cualquier momento que se les requirió.- Destacable aún más los trabajos que se efectuaron de cortes de cadena, con bote en contínuo balance y el real peligro que representaba el chicotazo al ser desprendidos los eslabones.-

Por lo anteriormente expuesto, solicito quede constancia en sus respectivos legajos de la actuación del personal del buque a mi mando.-

JUAN CARLOS TRIVELIN
CAPITAN

"RIO CINCEL"
E.L.M.A.

copia:
Jefe Línea Costa Este
Depto. Seguros y Reclamos

1/35

Salida 4.4.82

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 54

Empresa
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
ELMA, s. a.
República Argentina

LISTA DE LA TRIPULACION

☐ Llegada ☒ Salida

Página No 1

1. Nombre del buque "RIO CINCEL"	2. Puerto de ~~llegada~~ salida BUENOS AIRES	3. Fecha de ~~llegada~~ salida	
4. Nacionalidad del buque ARGENTINO	5. Puerto de procedencia		6. Indole y número del documento de identidad (libreta de embarco)

7. No 8. Apellido y nombre(s)	9. Grado u clase	10. Nacionalidad	11. Fecha y lugar de nacimiento	6. Indole y número del documento de identidad (libreta de embarco)
1 - TRIVELIN, Juan Carlos	Capitán	Argentino	3-6-35 Buenos Aires	87.604
2 - CAROSSO, Carlos Alberto	1° Of.Cub.	Argentino	18-09-47 Buenos Aires	11[illegible].095
3 - CESARIO, Daniel Francisco	2° Of.Cub.	Argentino	24-03-50 Buenos Aires	116.143
4 - PIACENTI, Carlos Horacio	3° Of.Cub.	Argentino	04-01-60 Pto. Belgrano	126.436
5 - PAGANI, Hector Oscar	Jefe Máq.	Argentino	23-11-36 Buenos Aires	87.644
6 - PALLADINO, Alberto E.	1° Of.Máq	Argentino	28-10-27 Buenos Aires	62.347
7 - GRASSI, Atilio Ramón	2° Of.Máq	Argentino	13-02-29 Córdoba	11[illegible].860
8 - MORALES, Fernando C.	3° Of.Máq.	Argentino	02-04-59 Buenos Aires	126.539
9 - ZALACAIN, Julio Luis	1° Comisar.	Argentino	07-02-27 Punta Alta	61.988
10 - [illegible]SILLA, Oscar Eusebio	Jefe Radio	Argentino	07-0[illegible]-39 Buenos Aires	[illegible].131
11 - BRANTIUK, Jorge	C/maestro	Argentino	01-11-37 Buenos Aires	7[illegible].239
12 - [illegible]IRA, Francisco	Marinero	Español	10-02-27 Riveira España	64.091
13 - BAZZOCCHI, Jorge	Marinero	Italiano	23-05-27 Forli	64.112
14 - CLAVERO, Enrique E.	Marinero	Argentino	30-07-54 Misiones	11[illegible].019
15- ROCA, Hector Santos	Marinero	Argentino	12-01-58 Salta	117.563
16 - ITURBARRI, Fernando	Marinero	Argentino	27-06-52 La Plata	124.410
17 - GONZALEZ, Ramón Adolfo	Marinero	Argentino	06-11-39 Zarate	92.290
18 - C[illegible]TENO, Juan Carlos	Marinero	Argentino	20-11-52 Sgo. Estero	11[illegible].651
[redacted]				
20 - CAMPANELLI, Pedro	Apr. Marin.	Argentino	24-06-57 Córdoba	[illegible]54/9[illegible]
21 - FRANCO, Luis	Apr. Marin.	Argentino	20-05-54 Corrientes	[illegible].305
22 - D[illegible]RDUX, Nicolás	Enfermero	Argentino	20-04-28 [illegible]	[illegible].497
23 - [illegible]ANSKY, Juan Antonio	1° Electr.	Argentino	20-0[illegible]-37 Buenos Aires	[illegible].252
24 - MOLINA, Alberto ...	2° Electr.	Argentino	15-11-31 Tucumán	[illegible].517
25 - [illegible]	1° [illegible]	Argentino	17-01-33 Villa [illegible]o.	[illegible]556
26 - GIOIA, Juan Agustin	[illegible]dor	Argentino	20-07-37 Buenos Aires	74.827
27 - R[illegible], Adalberto	1° Cabo	Argentino	10-01-35 [illegible]	[illegible]
28 - C[illegible]RIN, Hernan A.	[illegible]dor	Argentino	21-09-41 Mendoza	11[illegible]3
29 - GITIAN, Eduardo Mario	[illegible]dor	Argentino	14-06-54 [illegible]	[illegible]

12. Fecha, firma del Capitán, del agente u oficial del buque debidamente autorizado

Convenio de la OCMI para facilitar el tráfico marítimo internacional

Nº 1965
OCMI FAL
Mo Io 5

F.114 E

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 55

10

Empresa
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
E L M A, s. a.
República Argentina

LISTA DE LA TRIPULACION

☐ Llegada ☒ Salida

Página No

1. Nombre del buque "RIO CINCEL"

2. Puerto de ~~llegada~~ salida BUENOS AIRES

3. Fecha de ~~llegada~~ salida

4. Nacionalidad del buque ARGENTINO

5. Puerto de procedencia

7. No 8. Apellido y nombre(s)	9. Grado o clase	10. Nacionalidad	11. Fecha y lugar de nacimiento	6. Indole y n ro del d mento de tidad (lib de emb
30 - CRUZ, Francisco Tomás	Engrasador	Argentino	14-12-52 Salta	216.05
31 - ARCORTI, Nestor Eduardo	Limpiador	Argentino	31-08-50 Buenos As.	122.96
32 - BELLUSCIO, Rafael C.	Limpiador	Argentino	04-05-60 Buenos As.	124.02
33 - RAMIREZ, Marcelo F.	Apr. Máq.	Argentino	05-04-65 Buenos As.	397/81
34 - PERUCCI, Juan Carlos	1°Cocinero	Argentino	01-03-30 Buenos As.	91570
35 - CASTILLO, Silvio R.	2°Cocinero	Argentino	10-06-32 Sgo.Estero	128563
36 - TOMA, Luis Alfredo	Ayt.Coc.	Argentino	22-07-37 Buenos As.	128644
37 - RODRIGUEZ, Cipriano	Mozo	Argentino	01-10-39 E.Rios	90[illegible]94
38 - BENITEZ, Rosario C.	Mozo	Argentino	16-09-39 E, Rios	124[illegible]31
39 - RUIZ, Roberto	Mozo	Argentino	29-06-53 Salta	125214
40 - MILLAN, Fredie	Camarero	Argentino	01-05-44 Paraguay	95481
41 - MARTIN, Enrique	Al.ENN.Cub.	Argentino	07-04-58 Buenos As.	560/81
42 - ORQUIGUIL, Anibal	Al.ENN.Máq.	Argentino	30-12-59 Buenos As.	631/81
43 - CACERES, Olga Graciola	Al.ENN.Adm.	Argentina	14-12-60 Catamarca	409/82
44 - MARCHESOTI, Marcia	Al.ENN.Ed.	Argentina	12-06-60 Buenos As.	126607
45 - VELA SANCHEZ, Arturo	Al.ENN.Cub.	Argentino	[illegible]-03-57 Buenos As.	519/81
19 - OJEDA, Eleuterio	Marinero	Argentino	20-02-44 Corrientes	92711

SON: (45) TRIPULANTES INCLUSO SU CAPITAN.

JUAN CARLOS TRIVELLIN
CAPITAN

"RIO CINCEL"
E.L.M.A.

Convenio de la OCMI para facilitar el tráfico marítimo internacional

Nº 1969
OCMI FAL
Modelo 5

F. 114 E

12. Fecha, firma del Capitán, del agente u

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N.° 56

11

SECRETO

BUQUE : FORMOSA TPB : 20.704 Carga : General y Contenedores.

Capitán : Juan C. GREGORIO Viaje N° 14

Operación cumplida : Transporte de material a Islas Malvinas.

Fecha de iniciación de la operación : 13 de abril de 1982.

Fecha de finalización de la operación : 7 de mayo de 1982.

Terminal de carga : BUENOS AIRES

Terminal de Descarga : PUERTO ARGENTINO

Unidades transportadas : Materiales de ARMADA, EJERCITO y FUERZA AEREA.

Personal : --

Material : Ver relación adjunta.

Capacidad ociosa de espacios de bodega : completo.

Inconvenientes y problemas surgidos, su solución y conclusiones

en la carga : no hubo.

en la travesía : no hubo.

en la descarga : Lentitud en el alije. Cuando disminuyó el calado amarró a muelle.

Relaciones con el personal transportado : --

Actuación de la tripulación : Destacada actuación.

Sugerencias como consecuencia de la experiencia recogida : Mejorar la organización de las operaciones portuarias de la descarga.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 57

B/M. "FORMOSA"

ZARPADA	DESTINO	ESCALAS PREVISTAS
BAIRES 13-04-82	MALVINAS	

CARGADOR: FUERZA AEREA

Cantidad	Envases y contenido
2512	Tambores combustible JP1.
20	Tambores gasoil.
9	Cisternas (4.500 Lts. C/U)
1	Autobomba.
1	Autoelevador.
1	Camión cisterna vacio.
1	Caja de aluminio(aeroplanta)
1	Autoelevador Yale 12 Tn.
1	Unimog 411 sobre ruedas.
60	Plancha pista aterrizaje.
1	Autoelevador Sampimovil.

CARGADOR: EJERCITO
Dependencia Cargadora: Comando de Aviación de Ejercito.

Cantidad	Envase y Contenido
283	Cajones munición (8½ Tn)
8	Atados equipos aeronauticos (3½ Tn)
1	Compresor de aire sobre ruedas.
1	Hobart movedora de helicopteros
2	Tanques vacios frágiles

CARGADOR: EJERCITO
Dependencia Cargadora: Comando de Arsenales

Cantidad	Envase y Contenido
1137	Cajones de munición.

CARGADOR: EJERCITO
Dependencia Cargadora: COMANDO DE INTENDENCIA

Cantidad	Envase y Contenido
16	Contenedores de 20' de 15 Tn c/u.

CARGADOR: EJERCITO
Dependencia cargadora: GADA 601

Cantidad	Envase y Contenido
1	Grúa
1	Carro aguatero
3	Retroexcavadora
2	Topadoras
5	Camiones
400	Tambores gasoil antartico
30	Tambores nafta común
7	Aceite
7	Aceite
200	Rieles de acero
1653	Durmientes

..//2-

13

CARGA B/M FORMOSA

ARCHIVO GENERAL DE LA AR
FOLIO
N° 58

2084	Durmientes
2	Casas rodantes
5	Contenedores 20° con víveres
15	Contenedores 20° efectos varios.

CARGADOR: EJERCITO
Dependencia Cargadora: BRIGADA X (R.I. 3 - R.I. 6 - R.I. 7)

R.I. 3

Cantidad	Envase y contenido
1	Camión cisterna.
1	Jeep Ford
1	Ambulancia Ford
6	Jeep Mercedes Benz
3	Carros aguateros 1 Tn.
2	Carros aguateros 1½ Tn
5	Cocinas
1	Carro aguatero chico 1 Tn.

R.I. 6

Cantidad	Envase y Contenido
7	Jeep conteniéndo: 5 cajas con bobinas 3 cajas c/material telefonico 3 cajas intend encia 4 cajas varias 6 paquetes redes camuglage 3 redes camuflage
5	Carros aguateros
5	Carros cocina
5	Cajones con armas
6	Equipos R-L. 31 (sin confirmar)
10	Cajones de viveres

R.I. 7

Cantidad	Envase y Contenido
7	Jeeps VTPMB
5	Cocinas
5	Carros aguateros de 1 Tn
2	Carros remolque aguateros chicos

CIA. 10 - CABALLERIA

Cantidad	Envase y Contenido
1	Jeep
2	Panhard
2	Carros de agua
2	Carros cocina
30	Bultos

COMANDO BRIGADA X

Cantidad	Envase y Contenido
4	Jeep
2	Cocina
1	Aguatero

..//..

CARGA B/M FORMOSA.

14

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 59

CARGADOR: ARMADA

Dependencia Cargadora: DIAB

Cantidad	Envase y Contenido
4	Contenedores
12	Cubiertas de goma

CARGADOR: EJERCITO

Dependencia Cargadora: BATALLON X Logistica

Cantidad	Envase y Contenido
1000 Kg	Cajones de sanidad (sin confirmar)
2000 Kg	Cajones de comunicaciones (sin confirmar)
5000 Kg	Municiones
3000 Kg	Cajones de intendencia (víveres)(s/confirmar)
6	Tambores de 200 Lts.
1	Jeep Ford
1	Acoplado chico
2	Carros cocina
1	Carro aguatero
1	Camioneta taller.
1	Jeep
268	Palas tipo corazón.

CARGADOR: EJERCITO

Dependencia Cargadora: Compañia Comunicaciones X

Cantidad	Envase y Contenido
1	Jeep
1	Cocina
1	Carro aguatero
45	Bidones de nafta de 20 lts
3	Grupos electrogenos
5	Bolsas de parantes
4	Paños de capa

CARGADOR: EJERCITO

Dependencia Cargadora: Cia. Abastecimiento y Man. de Aeronaves 601

Cantidad	Envase y Contenido
7	Bultos cajones palas helicopteros
1	Cajón de 7 x 0,96 x 0,68 mts.
1	Pieza

CARGADOR: EJERCITO

Dependencia Cargadora: CIA. Ing. Mecanizada 10.

Cantidad	Envase y Contenido
1	Jeep
1	Carro aguatero
1	Carro cocina
1	Planta agua potable acoplado remolque
26	Cajones
20	Paquetes de 1,5 mt. (sin confirmar)
14	Postes carpas.

CARGADOR: EJERCITO

Dependencia Cargadora: Esc.Exp.Cbl. 10

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 60

CARGA B/M FORMOSA

Cantidad	Envase y Contenido
86	Bultos
2	Carros aguateros
1	Acoplado remolque.

NOTA: Esta carga será confirmada por ELMA

OPIA

ENRIQUE NESTOR PAZ
TENIENTE DE NAVIO ING. NAVAL
JEFE DEPARTAMENTO TECNICO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 61

16

EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS FOLIO Nº 14

EMPRESA
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
ELMA, s.a.

BUQUE: "FORMOSA" INFORME DEL VIAJE Nº 14

VII — HECHOS SALIENTES - OBSERVACIONES GENERALES - SUGERENCIAS PARA MEJORAR LOS SERVICIOS Y AUMENTAR RENDIMIENTO

13/4/82 SE ZARPA DE BUENOS AIRES CON DESTINO PUERTO DESEADO.

16/4/82 SE RECIBE CIFRADO DE CONATRAM ORDENANDO TOCAR PUNTA QUILLA.

17/4/82 SE AMARRA EN PUNTA QUILLA 23.30 hs.

18/4/82 SE CONSTITUYE EN COMANDANTE MILITAR DEL BUQUE EL CAPITAN DE FRAGATA BIANCHI. RECIBIMOS ORDEN DE ZARPAR PARA MALVINAS. SE ZARPA 21.30 hs.

20/4/82 SE FONDEA EN BAHIA GROUSAC (MALVINAS) COMENZANDO EL ALIJO A LOS BUQUES ARA ISLA DE LOS ESTADOS Y BAHIA BUEN SUCESO.

27/4/82 VISTA LA REDUCCION DE CALADOS DEL BUQUE Y LA ABSOLUTA LENTITUD DE LA OPERACION DE DESCARGA, SE RESUELVE ATRACAR A MUELLE DE PUERTO ARGENTINO. NUEVO COMANDANTE MILITAR CAPITAN DE CORBETA GIANUZZO. A 16.40 hs. SE AMARRA A MUELLE PUERTO ARGENTINO.

1º/5/82 A 03.00 hs. SE ZARPA DEL MUELLE AL FONDEADERO INTERIOR PARA LASTRAR LA BODEGA 3.

A 04.40 hs. SE PRODUCE ATAQUE A INMEDIACIONES POR AVIACION INGLESA. A 11.15 hs. PREVIA JUNTA DE OFICIALES SE DECIDE ZARPAR DE PUERTO, LO QUE SE EFECTUA DE INMEDIATO.

A 17.45 hs. SE PRODUCE ATAQUE AEREO AL BUQUE POR UN AVION DE CAZA INGLES SEA HARRIER, QUE LANZA CUATRO BOMBAS, DOS EXPLOTAN EN EL MAR, UNA TERCERA TOCA LA PARTE SUPERIOR DE GRUA 2A Y CAE AL MAR EXPLOTANDO. LA CUARTA ENTRA A ESCOTILLA 4 POR SU TAPA-ESCOTILLA SIN EXPLOTAR. SE CONTINUA A TODA MAQUINA.

2/5/82 A 04.30 hs. SE SALE DE LA ZONA DE BLOQUEO INGLES SIN NOVEDAD.

3/5/82 SE FONDEA EN BAHIA SAN SEBASTIAN PARA QUE UN EXPERTO DE FUERZA

Lugar y Fecha:

FORMOSA
ELMA, s.a.

JUAN C. GREGORIO
CAPITAN
Vº Bº CAPITAN

OBSERVACIONES: Indicar en forma sucinta, terminante y **"cuando la importancia de los hechos lo justifique"** los siguientes puntos: a) Entrada a dique o reparaciones generales; b) Averías casco y máquinas; c) Acaecimiento en víveres; d) Accidentes, hospitalizados; e) Actas de estado civil; f) Disciplina; g) Rol.

NOTA: Estas informaciones son independientes de los asientos en el Diario de Navegación, Información sumaria, comunicaciones a Gerencia Técnica Naval, Personal Embarcado, Legales, Seguros, Pasajes, etc., según corresponda.

Utilizar hojas suplementarias si el espacio de ésta no es suficiente.

AGREGAR: Tres copias del "Rol de Tripulación" en cada una de las carpetas, duplicado y triplicado.

Fórm. 608 E - Imp. Abastecimiento ELMA, s. a.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 62

17

EMPRESA
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
ELMA, s.a.

HOJA Nº 2

EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS s.a.
FOLIO
No 15

BUQUE: "FORMOSA" INFORME DEL VIAJE Nº 14

VII — HECHOS SALIENTES - OBSERVACIONES GENERALES - SUGERENCIAS PARA MEJORAR LOS SERVICIOS Y AUMENTAR RENDIMIENTO

//////

AEREA REVISE LA BOMBA. EL MISMO DICTAMINA QUE SE PUEDE LLEVAR SIN NINGUN PELIGRO PUES PERDIO LA ESPOLETA. DESEMBARCA EL COMANDANTE MILITAR Y A 06.05 hs. ZARPAMOS CON DESTINO BUENOS AIRES.

SE RECIBE TELEGRAMA FELICITACION POR EL EXITO DEL SR. COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA.

Lugar y Fecha:

FORMOSA
ELMA, s. a.

JUAN C. GREGORIO
CAPITAN
Vº Bº CAPITAN

OBSERVACIONES: Indicar en forma sucinta, terminante y **"cuando la importancia de los hechos lo justifique"** los siguientes puntos: a) Entrada a dique o reparaciones generales; b) Averías casco y máquinas; c) Acaecimiento en víveres; d) Accidentes, hospitalizados; e) Actas de estado civil; f) Disciplina; g) Rol.

NOTA: Estas informaciones son independientes de los asientos en el Diario de Navegación, Información sumaria, comunicaciones a Gerencia Técnica Naval, Personal Embarcado, Legales, Seguros, Pasajes, etc., según corresponda.

Utilizar hojas suplementarias si el espacio de ésta no es suficiente.

AGREGAR: Tres copias del "Rol de Tripulación" en cada una de las carpetas, duplicado y triplicado.

EMPRESA
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
SOCIEDAD ANONIMA
(ELMA s.a.)

SERVICIO INTERNO

Nº 3

ARCHIVO GENERAL ARMADA
FOLIO
Nº 63

M/N "FORMOSA"
VIAJE Nº 14.

RESUMEN DE OPERACIONES EN ISLAS MALVINAS.

20-04-82

ANCLADO A 1640 HS. EN BAHIA GROUSSAC (RADA EXTERIOR PUERTO ARGENTINO).
ENTRE 2000 Y 2100 HS. ATRACA A ESTRIBOR B/M ARA "ISLA DE LOS ESTADOS".
A 2100 HS. COMIENZA ALIJO/TRASBORDO DE CARGAS SOBRE CUBIERTA (TAMBORES Y CONTENEDORES TANQUES JP1, BIDONES NAFTA Y POSTES P/CARPAS), OPERANDO CON PERSONAL MARINERO DEL BUQUE.

21-04-82

A 0100 HS. SE INTERRUMPE DESCARGA, PROSIGUIENDO DESTRINCADO Y PREPARACION DE BODEGAS.
ENTRE 0700 A 1200 HS., 1300 A 1900 HS. Y 2000 A 0100 HS. OPERAN CON PERSONAL MARINERO Y COLABORACION PARCIAL PERSONAL MILITAR ALIJANDO CON DOS MANOS (CAMIONES CISTERNAS, CAJAS MUNICIONES, CONTENEDORES CON MUNICIONES Y VEHICULOS MILITARES).

22-04-82

DE 0100 A 0700 HS. TRANBORDANDO CON DOS MANOS MUNICONES Y VEHICULOS MILITARES MAS VIALES.
DE 0700 A 0820 HS. UNA MANO VEHICULOS MILITARES Y MAQUINAS AUTOELEVADORAS.
A 0840 HS. ZARPA DEL COSTADO B/M ARA "ISLA DE LOS ESTADOS".
DE 1200 A 1800 HS. SE REMUEVEN DE BODEGA 1 HASTA CUBIERTA ESCOTILLA B/S TAMBORES JP1, OPERANDO CON PERSONAL MARINERO DEL BUQUE.
A 1810 HS. ATRACA COSTADO DE ESTRIBOR B/M "MONSUNEN".
DE 2000 A 0100 HS. ALIJO TRANSBORDO DE MUNICIONES CON UNA MANO OPERANDO PERSONAL DEL BUQUE CON COLABORACION PERSONAL MILITAR.

23-04-82

SE OPERA UNA MANO ININTERRUMPIDAMENTE ENTRE 0100 Y 1730 HS., TRANSBORDANDO MUNICIONES HASTA COMPLETAR CARGA B/M "MONSUNEN". LUEGO, HASTA 1930 HS. INTENTOS ZARPADA DICHA NAVE SIN EXITO, EN ZAFAR CADENA SUPUESTAMENTE CRUZADA POR BORNEO.

24-04-82

A 0730 HS. ZARPA B/M "MONSUNEN" LUEGO DE LARGAR POR OJO SU CADENA ANCLA DE ESTRIBOR.

FORMOSA
ELMA, s. a.

///

[illegible]

SERVICIO INTERNO

ARCHIVO GENERAL
FOLIO N° 64

19

///

DE 0700 A 0900 HS. UNA MANO CON PERSONAL DEL BUQUE CONTINUA REMOVIDO TAMBORES JPI DE BODEGA 1 A CUBIERTA ESCOTILLA 4/5.

ENTRE 0800 Y 0900 HS. ATRACA NUEVAMENTE A ESTRIBOR B/M ARA "ISLA DE LOS ESTADOS" PARA PROSEGUIR ALIJO.

DE 0900 A 1200 HS. OPERAN DOS MANOS TRANSBORDANDO MUNICIONES Y MAQUINAS VIALES, CON PERSONAL DEL BUQUE Y COLABORACION DE PERSONAL MILITAR.

DE 1300 A 1900 HS. DOS MANOS TRANSBORDO MUNICIONES, CONTENEDORES SUMINISTROS/ VIVERES, VEHICULOS MILITARES Y MAQUINAS /VEHICULOS VIALES. DE 2000 A 0100 HS. OPERAN TRES MANOS CON PERSONAL DEL BUQUE Y COLABORACION PERSONAL MILITAR EN MANIPULEO MUNICIONES, VEHICULOS MILITARES Y PISTAS DE AVIACION.

25-04-82

DE 0100 A 0530 HS. OPERAN DOS MANOS CON VEHICULOS MILITARES, TANQUETAS PANHARD Y PISTAS DE AVIACION , SUSPENDIENDOSE A 0530 HS. POR TEMPORAL 9 SW.

ENTRE 1300 Y 1530 HS. SE COMPLETA TRANSBORDO CON UNA MANO DESCARGANDO AUTOELEVADORA YALE 12 TONELADAS Y GRUA P&H 21 TONELADAS.

A 1625 HS. ZARPA B/M ARA "ISLA DE LOS ESTADOS".

DE 1600 A 1900 HS. SE PROSIGUIO REMOVIDO TAMBORES JPI DE BODEGA 1 A CUBIERTA.

26-04-82

A 0925 HS. ATRACA COSTADO DE ESTRIBOR B/M ARA "BAHIA BUEN SUCESO" COORDINANDO PARA CONTINUAR OPERACIONES DE ALIJO.

DE 1200 A 1900HS. Y DE 1900 A 0100 HS. OPERAN TRES MANOS EN TRANSBORDO (TAMBORES JPI, MUNICIONES Y TAMBORES JPI) CON PERSONALMARINERO DEL BUQUE COLABORANDO PERSONAL MILITAR Y 12 ESTIBADORES DE COMODORO RIVADAVIA.

27-04-82

DE 0100 A 0700HS. OPERAN DOSMANOS (TAMBORES JPI Y MUNICIONES) CON PERSONAL DEL BUQUE COLABORANDO PERSONAL MILITAR.

DE 0800 A 1300 OPERAN DOS MANOS TAMBORES AIRJAFTA Y UNA MANO CON MUNICIONES.

A 2345 HS. DESATRACA B/M ARA "BAHIA BUEN SUCESO".

ENTRE 1600 Y 1900 HS. MANIOBRA BUQUEPROPIO ZARPANDO EL FONDEADERO EN RADA EXTERIOR (BAHIA GROUSSAC) PARA TOMAR MUELLE.

A 1900 HS. BUQUE AMARRADO POR BABOR EN PUERTO ARGENTINO. NO SE DESA-

FORMOSA
ELMA, s. a.

///

20

EMPRESA
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
SOCIEDAD ANONIMA
(ELMA s.a.)

SERVICIO INTERNO

FOLIO N° 5

FOLIO N° 65

///

RROLLAN ACTIVIDADES NOCTURNAS POR TOQUE DE QUEDA Y OSCURECIMIENTO TOTAL.

28-04-82

DE 0800 A 1300 HS. Y DE 1300 A 1830 HS. OPERAN TRES MANOS DESCARGANDO CONTENEDORES DE MUNICIONES, CAJAS MUNICIONES, VEHICULOS Y EQUIPOS, CON PERSONAL MARINERO DEL BUQUE EN COLABORACION CON UNA MANO DE ESTIBADORES Y PERSONAL MILITAR . SE CARGAN ADEMAS 4 X 20' CONTENEDORES VACIOS .

DE 1930 A 2200 HS. OPERAN DOS MANOS EN DESCARGA DE MUNICIONES (2ND / 3 LH) MAS UNA MANO REMOVIDO TAMBORES JPI DE BODEGA 1 A CUBIERTA. TAMBIEN SE PROCEDIO A LA APERTURA Y PLIEGUE DEL ENTREPUENTE BODEGA 2. A 2200 HS. SE SUSPENDEN ACTIVIDADES POR ORDEN MILITAR PARA OSCURECIMIENTO TOTAL.

29-04-82

DE 0730 A 1200 HS. Y DE 1300 A 1830 HS. OPERAN TRES MANOS EN DESCARGA DE CONTENEDORES DE MUNICIONES, CAJAS DE MUNICIONES Y TAMBORES JPI; MAS UNA MANO EN REMOVIDO TAMBORES JPI DE BODEGA 1 A CUBIERTA ESCOTILLAS 4/5.

DE 1900 A 0100 HS. DESCARGA IDEM ANTERIOR ALTERNANDO CON REMOVIDO TAMBORES A CUBIERTA.

30-04-82

DE 0800 A 1300 HS. Y DE 1300 A 1830 HS. OPERAN TRES MANOS EN DESCARGA DE CONTENEDORES CON MUNICIONES Y VIVERES, TAMBORES JPI, PISTAS DE AVIACION Y EQUIPOS /PERTRECHOS MILITARES; MAS UNA MANO REMOVIDO DE TAMBORES JPI BODEGA 1 A CUBIERTA ESCOTILLA 4. MANO BODEGA 2 CON GRUAS EN GEMINIS PARA DESCARGA CONTENEDORES CON VIVERES DE 15 A 18 TONS., LA QUE FINALIZA A 1900 HS. .

DE 1900 A 0100 HS. OPERAN DOS MANOS DESCARGA TAMBORES AERONAFTA, [illegible], ACEITES LUBRICANTES Y GAS-OIL ANTARTICO,; MAS UNA MANO REMOVIDO TAMBORES DE BODEGA 1 A CUBIERTA.

01-05-82

IDEM ANTERIOR SIN INTERRUPCION, HASTA 0300 HS. EN QUE SE COMPLETA DESCARGA DE COMBUSTIBLES, PARALIZANDO DEFINITIVAMENTE LAS OPERACIONES DE DESCARGA DEL BUQUE POR ORDEN DE "CONAVINAC" A FIN DE DEJAR MUELLE PARA ATRAQUE URGENTE M/N "RIO CARCARAÑA". PERMANECEN ABORDO SIGUIENTE REMANENTE DE CARGA: APROX. 373 TONS. PIEZAS DURMIENTES MAS

Form. 400 E

FORMOSA
ELMA, S.A.

///

[illegible]

SERVICIO INTERNO

21

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 66

///

100 TONS. RIELES.

DE 0310 A 0350 HS. MANIOBRA ZARPADA DE MUELLE PUERTO ARGENTINO.

A 0430 HS. SE FONDEA EN RADA INTERIOR A FIN DE LASTRAR BODEGA Nº3

Y ALISTAR BUQUE A SON DE MAR.

A 1150 HS. SE ZARPA DE ISLAS MALVINAS IMPRINDIENDO VIAJE DE REGRESO.

RICARDO H. CALAFELL
1º PILOTO

JUAN C. GRIGORIO
CAPITAN

FORMOSA
ELMA, s. a.

Salida buque: 13.4.82.-

V/14.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 67

22

LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS, s.a.
CORRIENTES 389
BUENOS AIRES - REPUBLICA ARGENTINA

ROL DE TRIPULACION (*)

☐ Llegada ☐ Salida /

Pág. No.

1. Clase y nombre del buque "FORMOSA"	2. Puerto llegada/salida	3. Fecha llegada/salida
4. Nacionalidad del buque ARGENTINA	5. Puerto de procedencia/destino	Viaje No. 14

6. No.	7. Apellidos, nombres y sexo (a)	8. Grado o plaza	9. Nacionalidad	10. Fecha y lugar de nacimiento	11. Clase y No. doc. identid (b)
1	XGREGORIO, Juan /	Capitán	Argentina	1-5-27 Córdoba	54278
2	XCALAFELL, Ricardo /	1°Of.Cub.	"	23-7-36-Bs.Aires	91.29[illegible]
3	XNUSSHOLD, Juan /	2°Of.Cub.	"	23-1-59-[illegible]	127.42[illegible]
4	XBIANCO, Horacio /	3°Of.Cub.	"	4-4-51-Bs.Aires	125.402
5	XHAFRDEL, Carlos /	J/Máquina	"	5-11-27-Bs.Aires	55.655
6	XDELFINO, Pablo /	1°Of.Maq.	"	1-2-54-N.York	118.491
7	XBASILUK, Miguel /	2°Of.Maq.	"	3-1-27-Misiones	118.639
8	SIRACUSA, Carlos	3°Of.Maq.	"	15-5-53-P.Belgrano	125.50[illegible]
9	XMAICHEN, Fabio /	J/Radio	"	19-7-55-Cap.Fed.	1228/[illegible]
10	Xdel PALACIO, Juan /	1°Comis.	"	4-7-53-Cap.Fed.	116.05[illegible]
11	XBELIKOW, Miguel /	A.E.N.N.	"	31-12-[illegible]-Cap.Fed.	545/[illegible]
12	XBALDA, Adrian /	A.E.N.N.	"	[illegible] Mad.Plata	125.5[illegible]
13	GIL, Roberto /	A.E.N.N.	"	14-3-60-[illegible]	[illegible]05/[illegible]
14	XZIELINSKY, Esteban	C/Maestre	"	[illegible]	[illegible]
15	XRAMIREZ, Mario	Marinero	"	[illegible]	[illegible]
16	XCENTENO, Jorge	"	"	[illegible]4-5-[illegible]	[illegible]
17	CARAMES, Rafael	"	"	9-2-6[illegible]-Bs.Aires	[illegible].71[illegible]
18	GIACHETTI, Juan	"	"	[illegible]-65-Cap.Fed.	128.19[illegible]
19	FLORES, Juan C.	"	"	[illegible]	106.107
20	PARDO, Daniel	"	"	29-[illegible]-Corrientes	96.6[illegible]
21	CARRERAS, Hugo	"	"	24-4-56-[illegible]	121.97[illegible]
22	XLUGGBEN, Rodolfo	"	"	[illegible]	[illegible]
23	ARIAGNO, Jorge	Apr.Maq.	"	14-7-59-[illegible]	123.33[illegible]
24	WEST, Dario	Enfermero	"	17-3-[illegible]	[illegible]
25	NUÑEZ, Damian	1° [illegible]	"	5-3-30-Bs.Aires	[illegible]
26	SIRI, Jorge	2° "	"	27-2-28-La Rioja	91.89[illegible]
27	SCARSELLA, José	Engrasador	"	30-4-56-Bs.Aires	107/[illegible]
28	PEREYRA, Cirilo	Engrasador	"	1-3-45-Cap.Fed.	[illegible]20.387
29	PRUZZO, Eugenio	2° Cabo	"	16-7-33-Córdoba	77.957
30	ETCHEBEST, Carlos	Engrasador	"	8-10-24-Bs.Aires	33.562
31	FORTES, Francisco	"	"	29-6-55-Cap.Fed.	[illegible].81[illegible]
32	MIRANDA, Rubén	Apr.Maq.	"	[illegible]-10-35-[illegible]	109.474
33	XSUAREZ, Roberto	"	"	[illegible]	[illegible].32[illegible]
34	SAUL, Antonio	1° Cocin.	"	[illegible]	124.05[illegible]
35	XMANOTIOU, Jorge	2° "	"	[illegible] Cap.Fed.	121.86[illegible]
36	BOSCO, Eduardo	Ay.Cocina	"	[illegible]	[illegible].02
37	VERCELLINO, Ricardo	Mozo	"	[illegible]	[illegible].789
38	ROMERO, Rosendo	"	"	28-[illegible]-E.R.	[illegible]
39	XMATZEC, Angel	"	"	[illegible]	[illegible]
40	COSCARELLI, Rolando	Ay.Mozo	"	[illegible]	[illegible]
41	XFERNANDEZ, Daniel /	2° Radio	"	29-3-58-Cap.Fed.	[illegible]
42	MULLER, Modesto	Marinero	"	24-2-43-Chaco	126.285

FORMOSA
ELMA, s. a.

Form. 3
ALALC/OEA

12. Fecha y firma del capitán u oficial autorizado

SAN GUIBAUDO
SUBPREFECTO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N.° 68

SECRETO

BUQUE : RIO CARCARAÑA TPB : 10.430 Carga : General y frigor.

Capitán : Edgardo D. DELL'ELICINE Viaje N° 83

Operación cumplida : Transporte de material a Islas Malvinas.

Fecha de iniciación de la operación : 19 de abril de 1982.

Fecha de finalización de la operación :16 de mayo de 1982.

Terminal de carga : BUENOS AIRES

Terminal de Descarga : PUERTO ARGENTINO y PUERTO REY.

Unidades transportadas : Vehículos, combustibles, víveres y munición - Personal en tránsito.

Personal : Ver lista agregada.

Material : Ver lista agregada.

Capacidad ociosa de espacios de bodega : 20% - Cargó el remanente de cargas del FORMOSA, RIO NEUQUEN y CORDOBA.

Inconvenientes y problemas surgidos, su solución y conclusiones

en la carga : Falta de la lista de carga - Ver informe.

en la travesía : Conflicto de atribuciones y competencias entre el Capitán y el Comandante Militar. Abandono del buque en Puerto Rey el 16-5-82.

en la descarga : Ver informe - Finalizó el 10-5-82.

Relaciones con el personal transportado : S/N.

Actuación de la tripulación : Muy buena actuación en general. Estuvo en tierra a la intemperie y en refugios precarios soportando el fuego enemigo desde el 16-5 al 5-6-82, hasta embarcar en el buque hospital ARA BAHIA PARAISO.

Sugerencias como consecuencia de la experiencia recogida : Revisar las atribuciones y competencias del Capitán cuando se designa un Comandante Militar de la ARMADA, y darles fuerza legal.

[illegible]

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 68

EMPRESA
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
SOCIEDAD ANONIMA
(ELMA s.a.)

SERVICIO INTERNO

M/N "Rio Carcarana" Viaje Nº 83 . OPERATIVO HALVINAS

PERSONAL MILITAR EMBARCADO EN BAIRES 22.4.82

EN TRANSITO Is. HALVINAS

	NOMBRE Y APELLIDO	GRADO	OBSERVACIONES
1	MARCELO SERGIO NOVOA	CAPITAN EJERCITO	Desembarca en Puerto Rey el 10.5.82 transbordando al ARA "ISLA DE LOS ESTADOS"
2	VICTOR JESUS BENZO	Sto AYTE EJERCITO	— IDEM ① —
3	HECTOR HUGO VARAS	CABO FUERZA AEREA	Desembarca en PUERTO FOX 3.5.82, Pasando al ARA "ISLA DE LOS ESTADOS" - Dia 10/5/82 Permanecia Aun Embarcado en el mismo buque
4	JORGE EDUARDO LOPEZ	MARINERO PREFECTURA NAVAL	— IDEM ③ - Permanecia a bordo ARA "ISLA DE LOS ESTADOS" a Cargo de Vehiculo PNA. el Dia 10/5/82
5	RAUL ORLANDO BARRIOS	CABO 1º EJERCITO	Desembarca en Puerto Rey 4.5.82, Trasborda al Alijador "MOONSUN" Con destino Aparente Pto ARGENTINO
6	Ruben Reynaldo PARDINI	CABO 1º EJERCITO	— IDEM ⑤ —

E. A. DELL ELICINE
CAPITAN

Form. 400 E

SECRETO

CARGA DEL BUQUE "CARCARAÑA" DE E.L.M.A.

FUERZA: ARMADA

1) COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA

Cantidad	Elementos
350 Nº	Tambores de 200 Lts. c/u. con kerosene.
600 kg	Glicerina neutra en latas.
249 nº	Tambores de 200 lts. c/u. con nafta especial.
30 nº	Tambores de 22 kg. de grasa Y.P.F.
800 lts.	Anticongelante.
40 lts.	Liquido de freno HORL en 20 latas.
300 kg	Gas en garrafas de 30 kg. c/u.
200 lts.	Aceite Y.P.F. SAE 90 en tambores (1 tambor)
200 lts.	Aceite Hidromovil 15 (1 tambor)
400 lts.	Aceite HD 40 SP1 (2 tambores)
2 nº	Camiones (Mercedes Benz-Dodge)

2) PREFECTURA NAVAL

Cantidad	Elementos
1 nº	Jeep

3) DIRECCION DE ABASTECIMIENTOS NAVALES

Cantidad	Elementos
6 nº	Contenedores con viveres.
2 nº	Cocinas de campaña.
100 Tn	Viveres a granel.

3) DIRECCION DE SANIDAD NAVAL

Cantidad	Elementos
2 nº	Camillas plegables.
1 nº	Bulto de 0,5 m3.

FUERZA: FUERZA AEREA

1) COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

Cantidad	Elementos
1500 nº	Tambores de aero combustible JP1.
5 nº	Contenedores con JP1 (4500 lts. c/u)
6 nº	Vehiculos Land Rover.
1 nº	Vehiculo Volkswagen. (Kombi)

..//2-

SECRETO

CARGA DEL RIO CARCARAÑA

26

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 71

FUERZA: EJERCITO

1) COMANDO DE AVIACION DE EJERCITO

Cantidad		Elementos
600	nº	Tambores aerocombustible JP1.

2) COMANDO BRIGADA X MECANIZADA 10

Cantidad		Elementos
176	nº	Tambores 200 lts. c/u. con nafta común.
91	nº	Tambores 200 Lts. c/u. con gas-oil.
10	nº	Baldes de 20 lts. liquido de freno (200 lts)
4	nº	Baldes de grasa de 22 kgs.
1	nº	Balde de 20 Lts. de aceite transmisión.
2	nº	Baldes de aceite suplemento HD2 de 20 lts.

3) GADA 601 - CIUDADELA

Cantidad		Elementos
8	nº	Baterias cañones de 30 m.
1	nº	Jeep.
1	nº	Unimog 4-16.
8	nº	Camiones Reo.
1	nº	Carro aguatero.
1	nº	Cocina.
1	nº	Acoplado.
250	nº	Cajones de munición.
100	nº	Cajones con cargadores.

4) GOBERNADOR DE MALVINAS - C.I.T.E.F.A.

Cantidad		Elementos
1	nº	Vve FIAT 697 N con cohetera múltiple (7mt/20T
1	nº	Contenedor conteniendo proyectiles cohetes.
1	nº	Contenedor conteniendo proyectiles cohetes.

5) EJERCITO

Cantidad	n	Elementos
50	nº	Rollos de alambre de púa (donación)
4	nº	Tambores combustible (1transmisión/1 hdr.SP22 2 HD31

DEPARTAMENTO LOGISTICA

ENRIQUE NESTOR PAZ
TENIENTE DE NAVIO ING. NAVAL
JEFE DEPARTAMENTO TECNICO

EMPRESA
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
(ELMA, s. a.)

COPIA

ARCHIVO GENERAL ARMADA
FOLIO
Nº 72

B.M. "RIO CARCARAÑA"

INFORME DE VIAJE Nº 83

(I).- RELATO CRONOLOGICO DE LOS HECHOS

Lunes 19-4-82: Se recibe orden de tener buque alistado para zarpada inminente para las 2400 hs. de este mismo día. Comienza aprovisionamiento buque y enrolamiento de tripulación. Comando se presenta al Comando de Tránsito Marítimo a recibir instrucciones. De 1300 a 1500 hs. se efectúa movimiento para correr buque 150 metros adelante. Salida postergada por cambio de ordenes referente a su cargamento a embarcar.

Martes 20-4-82: De 0630 a 0810 hs. se efectúa movimiento desde Dique 4 a la Dársena B de Puerto Nuevo. A 1300 hs. comienza carga. Se completa agua dulce y se prosigue aprovisionamiento buque.

Miercoles 21-4-82: Prosiguen las operaciones de carga con tripulación a la orden para la zarpada, según instrucciones Armada.

Jueves 22-4-82: A 1445 hs. finalizan operaciones de carga. A 1615 hs. fin operaciones trincado. A 1630 hs. se largan amarras con un total de 934 toneladas de carga de las Fuerzas Armadas con destino Zona de Operaciones, habiendo embarcado en calidad de Coordinador con la Armada el Capitán de Corbeta Daniel E. ROBELO. Se conduce además en calidad de pasajeros con destino al teatro de operaciones el siguiente personal militar: Capitán de Ejercito Marcelo Sergio NOVOA, Sgto.Ayte. Victor Jesús BENZO, Cabo 1º Raúl Orlando BARRIOS, Cabo 1º Ruben Reynaldo FARDINI, Cabo Aeronáutica Héctor Hugo VARAS, Cabo PNA Jorge Eduardo LOPEZ.

Viernes 23-4-82: A 0145 hs. En Pontón Recalada desembarca práctico. Se prosigue navegacion manteniendo estricto silencio radiotelegráfico y electrónico. A 1600 hs. se levanta curvas de desvíos del Compás Patrón. A 1700 hs. se hace zafarrancho de incendio y abandono, dando instrucciones al personal.

Sabado 24-4-82: Por la tarde el Comando informa a la tripulación que por orden del Comando en Jefe de la Armada el buque se dirige a Puerto Argentino en las Islas Malvinas. Se efectúa práctica de zafarrancho.

Domingo 25-4-82: A 0640 hs. se recala en Cabo Blanco. Empeora condiciones del tiempo con viento y mar 6-7 / SSW, buque cabecea permanentemente. Se efectúa práctica de zafarrancho.

Lunes 26-4-82: A 0300 hs. en Qe= 51º40'S W=64º47'W se entra dentro de Zona de Bloqueo declarado por Gran Bretaña. A 1400 hs. se recala en C. Belgrano, Isla Gran Malvina, A 1920 hs. se arriba en punto "Hotel", proximidades Puerto Argentino, quedando en espera de instrucciones. A 2045 hs. Guardacostas GC82 de la PNA se aproxima e informa detalle campo minado. Se planea derrota. A 2115 hs. se prosigue navegación. A 2315 hs. se fondea, según instrucciones, al sur de Caleta Gorrión de Puerto Groussac, sin haber utilizado servicio de practicaje.

Martes 27-4-82: En Puerto Groussac. A 0900 hs. Capitán de Corbeta Robelo se dirige a tierra en lancha con el fin de recibir ordenes y coordinar operaciones de descarga. A 1015 hs. comunica vía VHF que el buque tiene que atracar al costado de la MN "FORMOSA" a los efectos que el mismo trasborde 50 containers y carga general a bordo de este buque, que serían luego descargados en muelle junto con el resto de la carga propia. El Comando le advierte que solo se podrán embarcar 25 containers dadas las limitaciones del buque y que además debe tenerse en cuenta el calado del buque es muy superior al calado existente en el muelle (17'). Se prepara buque para la maniobra, pero a 1230 hs. se comunica que queda anulada la anterior orden y que consecuentemente la carga será trasbordada al buque ARA "Islas de los Estados". A 1425 hs. atraca por

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 73

//
la banda de estribor. A 1730 hs. aborda aproximadamente 20 soldados para desempeñarse como personal de estiba durante la estadía del buque. A 1900 hs. comienza las operaciones de descarga, que es suspendida a las 2000 hs. por orden del Comando Naval, que además ordena el oscurecimiento total del buque. El personal militar mencionado es alojado a bordo, habilitandose para ello el Comedor y Salón de Pasaje.

Miercoles 28-4-82: A 0300 hs. prosigue operaciones de descarga con dos manos. Personal marinero del buque colabora ejerciendo funciones de guincheros. Las operaciones se desarrollan en forma lenta debido a las limitaciones de personal de estiba y medios, influenciandolo ademas el fuerte viento fuerza 7-8 / NW. A 1445 hs. el Capitán de Corbeta Robelo, junto con el 1er. Oficial Appendino se dirigen a tierra a los efectos de coordinar decsrga con el Comando Naval. A 20 hs. queda operando una sola mano en escotilla nº 1, descargando tambores de combustible. Debido a desperfecto de la lancha "Libely" el Capitán de Corbeta Robelo y el Primer Oficial deben pernoctar fuera del buque.

Jueves 29-4-82: A 0115 hs. Capitán Robelo comunica al Comando vía VHF que prepare buque efectos de poder ser abandonado a partir de las 0700 hs. por inminente posibilidad de ataque enemigo. A 0130 hs, se suspende operaciones de descarga y buque alijador se prepara a largar amarras. A 0230 hs. zarpa ARA "ISLA DE LOS ESTADOS". Comando decide, por decisión propia, cambiar de fondeadero, dado proximidad de Aeropuerto. A 0250 hs. se vira ancla. A 0320 hs. se fondea al norte 0'7 de Punta de la Armada. A 0400 hs. Comando reune a tripulación, dandole instrucciones a la misma. A 0530 hs. nuevamente comunica vía VHF el Capitán Robelo indicando permanecer en estado de alerta en 3er. grado. A 1000 hs. retorna a bordo el Capitán Robelo y el Primer Oficial. Se permanece durante el resto del día según instrucciones, sin operar en la descarga. A 1930 hs. se comienza achicar el lastre del Deep tank a los efectos de mejorar el calado y poder eventualmente dirigirse a muelle, en esos momentos ocupado por la MN "FORMOSA" en operaciones de descarga.

Viernes 30-4-82: No se desarrollan operaciones de descarga en espera de ordenes al respecto. A 0900 hs. por orden del Comando Militar es retirado del buque el personal militar destacado para las operaciones de descarga, El Comando, junto con el Capitán Robelo se trasladan a tierra a los efectos de hacer un reconocimiento del muelle y facilidades operativas, tomando sondajes de la zona. El Comando informa estar dispuesto a atracar el buque a muelle, una vez que éste quede libre, a los efectos de proseguir operaciones de descarga, quedando coordinado que dicha maniobra se efectuará de ser favorables las condiciones meteorológicas al día siguiente en horas de la mañana. Se implanta régimen de racionamiento de agua con tres turnos: 0630/0800, 1100/1300. 1830/2100.

Sábado 1-5-82: A 0445 hs. se recibe a bordo "ALERTA ROJA", inciandose casi inmediatamente ataque enemigo en zona Aeropuerto. Se alerta a la tripulación y se prepara buque para posible abandono. Este ataque tiene una duración aproximada de 20 minutos según apreciación desde a bordo. A 0800 hs. nuevamente "ALERTA ROJA". A 0815 hs. se produce nuevo ataque aéreo al Aeropuerto, con duración aproximada de 20 minutos. Durante la acción bélica se observa que un avión enemigo del tipo "Harrier", luego de hacer una pasada hostil sobre el Aeropuerto, proveniendo del Oeste, hace un viraje a baja altura virando 180º, ametrallando al pasar al buque propio sin dar en el blanco. Se observa las salpicaduras de balas a unos 200 metros aproximadamente de la aleta de babor. El Comando teniendo en cuenta el caracter de la peligrosidad de la carga a bordo, incluyend tambores de combustible sobre cubierta y municiones en bodegas, reconociendo e inminente peligro para las vidas humanas a bordo, ordena preparar botes y bals para abandonar el buque, tarea que se efectúa con completo orden y seguridad. Las balsas neumáticas fueron arrojadas al agua y alistadas al costado del bu Mientras se efectuaba esta operación la tripulación fué testigo de observar un

COPIA

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 79

3

///

avión atacante "Harrier" ser alcanzado por la artillería antiaérea de las fuerzas propias y precipitarse al mar cerca de la boca de entrada a la bahía Groussac. No se da la orden final de abandono por observar finalización de la ola de ataque. A 0900 hs. se recibe orden de parte de CONAVINAS (Comando Naval de la Armada en Malvinas) de abandonar el puerto y tomar una derrota bordeando el sur de la Isla Soledad. El Capitán Robelo informa al Comando que el día anterior se le había comunicado en forma verbal que el puerto de destino para proseguir operaciones de descarga sería el puerto de San Carlos en el extremo N.O. de la Isla, sobre el estrecho del mismo nombre. Se deja constancia que en ningún momento el Coordinador de la Armada mencionado presentó prueba escrita de dicha orden. Se prepara buque a condicion mínima de son de mar, subiendo balsas a bordo y se enfila a la salida. En esos momentos se da nuevamente "ALERTA ROJA", por lo cual se maniobra para volver a fondear, considerando en extremo peligroso proseguir navegación dado que la derrota de salida pasaba demasiado cerca del posible objetivo del enemigo, es decir el Aeropuerto. Sin embargo a 1015 hs. se levanta la Alerta Roja y se zarpa según lo ordenado, bordeando la península San Felipe a una distancia aproximada de una milla. A 1135 hs. través de los Islotes Lobos se hace rumbo en dirección SW de acuerdo a las instrucciones recibidas durante la maniobra por VHF. Aproximadamente a la misma hora se observan dos aviones "Pucará" de las fuerzas propias sobrevolando en círculos la zona. Se observa además columnas de humo en la zona sur de Puerto Argentino. Se prosigue navegación a velocidad máxima para alejarse de la zona de aparente objetivo del enemigo. A 1500 hs. Comando considera situación con el Capitán Robelo manifestándole una vez más sus duda del destino del buque por no constarle ratificación de la s ordenes. Se decide entonces dirigirse a la Rada del Toro en el extremo sur de la Isla, considerado el fondeadero más seguro de la zona, para pasar allí la noche a los efectos de navegar el Estrecho de San Carlos, de características hidrográficas muy peligrosas, con luz de día, considerando al mismo tiempo la limitación del uso del radar y esperar al mismo tiempo la posible ratificación y/o rectificación del puerto de destino. A 1630 hs. se fondea en la Rada del Toro. A 1700 hs. aproximadamente se divisa el buque "FORMOSA" navegando hacia el oeste y se establece breve contacto VHF con su Comando. A 1745 hs. aproximadamente el Oficial de Guardia da aviso al Comando de haber observado a lo lejos volando a baja altura sobre el mar en las proximidades del buque "FORMOSA", aviones no identificados. A 1759 hs. se escucha vía VHF Comando buque "FORMOSA" lanzando al aire el pedido de socorro "MAYDAY" informando haber sido atacado por dos aviones "HARRIER" enemigos en latitud 52º27'S longitud 59º30'W. Inmediatamente Comando ordena preparar máquina y comenzar a virar ancla para acudir en ayuda del citado buque. A 1810 hs. ancla arriba se deja el fondeadero de Rada Toro. A 1830 hs. se establece contacto con el citado buque y su Comando indica tener averías de poca importancia y no necesitar ninguna clase de auxilio. Seguidamente el Comando evalúa la situación del buque en el día de la fecha y al momento presente, teniendo en cuenta los aspectos de seguridad que hacen a la misma y que recomiendan a su juicio tomar una zona que ofrezca una mejor evidencia de seguridad y a la espera de claridad de apoyo para las operaciones del buque, considerando prudente que dicha zona ha de ser fuera del radio de las doscientas millas, teniendo en cuenta las condiciones operativas inciertas, la falta de comunicación con CONAVINAS, el ataque sufrido por el buque "FORMOSA", el tipo de carga transportada y los peligros propios de la navegación nocturna próximo a las islas, con limitación del uso de ayudas a la misma. A 1900 hs. en latitud 52º 23'S. longitud 59º 11,5 W llama a Consejo de Oficiales de acuerdo a las facultades/deberes legales impuestos por las leyes de Navegación, informando a los mismos sobre la situación actual y de su punto de vista. Los señores Oficiales por unanimidad absoluta concuerdan con la opinión razonable del Comando, labrándose la respectiva acta que es asentada en el Diario de Navegación Folio 98, dejándose expresamente asentada en la misma que esta decisión en ninguna manera implica cumplir por parte de la tripulación del buque con la misión

ARCHIVO GENERAL ARMADA FOLIO Nº 75

4

////

asignada al mismo. Consecuentemente se resuelve seguir la misma derrota del buque "FORMOSA", para alejarse de la zona de guerra declarada y esperar nuevas y claras ordenes y/o instrucciones de parte del Comando Naval. El Capitán de Corbeta Robelo se opone a la resolución del Consejo de Oficiales, alegando no tener ordenes al respecto y que por lo tanto no se podía abandonar la zona y amenaza hacer uso de las armas, apoyado por personal de Ejército a bordo en calidad de pasajeros. Ante esta actitud insólita improcedencia y violencia el Comando del buque, apoyado por los Oficiales y tripulación resuelven en seguir actuando de acuerdo a lo resuelto en el Acta de Junta de Oficiales. A 1930 hs. aproximadamente el Segundo Oficial Sr. DORREGO informa haber escuchado noticias de exitoso contraataque de fuerza aérea propia contra la flota enemiga, por lo cual el Comando vuelve a reconsiderar la situación, informando a los Oficiales que estimaba que se había producido un cierto mejoramiento del grado de inseguridad y que por lo tanto entendía que se podía pasar la noche fondeados en proximidades de la Bahía Zorro y dirigirse luego con luz de día al aparente destino Bahía San Carlos para poder completar la importante misión encomendada a esta unidad mercante. Consecuentemente a 2150 hs. en φ= 52º30'S λ= 60º 24' W se hace Rv= 017º en direccion de la Bahía Zorro.

Domingo 2-5-82: A 0040 hs. se fondea en φ= 52º 01'6 S λ= 60º 04.5 W en espera de luz diurna. A 0715 hs. se zarpa y se prosigue navegación por el Estrecho de San Carlos destino a puerto San Carlos. A 0810 hs. entre Isla Calista e Islote Oeste se avista navegando de vuelta encontrada al buque ARA "ISLA DE LOS ESTADOS" y se establece contacto VHF con el mismo. Interviene el Capitán Robelo que arregla con el Comando del citado buque proseguir operaciones de alije en la Bahía Zorro. Consecuentemente a 0820 hs. se vira en redondo retomando derrota hacia ese fondeadero. A 0930 hs. se fondea en la Bahía Zorro para esperar prosecución de operaciones de descarga. A 1630 hs. se recibe ALARMA ROJA, que es anulada 10 minutos después. A 1820 hs. atraca por babor el buque ARA "ISLA DE LOS ESTADOS". Las operaciones de descarga son postergadas debido al requerimiento del Comando del buque alijador quien manifiesta que necesita que se le aclare las ordenes respecto a la carga a trasbordar. Finalmente a 2300 hs. se prosigue el alije del buque con carga proveniente de la escotilla nº 5, de cubierta y entrepuente. Las operaciones de alije deben efectuarse por personal del buque, pues había carencia absoluta de personal estibador. Este Comando deja expresa constancia en este Informe, que la tripulación aceptó unanimemente con entusiasmo hacer este servicio extraordinario por el bien común del buque, del país, y de sus Fuerzas Armadas al requerir este Comando el mismo, demostrando alto espíritu de sacrificio y patriotismo, participando en el mismo todos los tripulantes sin distinción de jerarquías ni especialidad. Se operó en alije durante toda la noche, con fuerte viento del sector NW fuerza 7.

Lunes 3-5-82: A 0700 hs. finaliza descarga de bodega nº 5. DE 0825 a 0905 hs. el alijador maniobra para correrse a proa. A 1055 hs. comienza descarga de vehículos de la escotilla nº 2 con pluma real. A 1155 hs. se recibe orden de COMAVI de dirigirse a fondear en Puerto Rey antes del anochecer para proseguir allí operaciones. A 1430 hs. se termina operaciones del día en escotilla nº 2 y se prepara buque para zarpar. A 1510 hs. se leva ancla y se prosigue navegación al nuevo destino ordenadd. A 1645 hs. Jefe de Máquinas informa al Comando que sospecha estar el DF nº 7 fisurado dado que en el día de la fecha se lo encontró lleno de agua salada, procediendolo a achicar, pero que posteriormente constató que el mencionado DFondo nuevamente se volvía a llenar de agua. Se sondan sentinas bodega nº 6 sin encontrar novedad, y se asienta novedad referente al DF nº 7 en el Diario de Navegación, folio nº 100, comunicandosela tambien al Capitán Robelo en su caracter de representante de la Armada. A 1720 hs. se fondea en la Bahía de Puerto Rey sin novedad en espera de alije.

Martes 4-5-82: En horas de la mañana se reestiban tres vehículos que estaban estibados en cubierta, recolocandolos en cubierta en el entrepuente nº 2, y

/////
luego se ordena bajar todas las plumas, como medida de seguridad para dar el
aspecto de buque inofensivo en procausión de posible ataque enemido. A 1615 hs.
se recibe comunicación del buque "MOONSUNEN" que se dirije a nuestro costado p
trasbordar tambores de nafta super. A 1700 hs. atraca por Er. el alijador "MO
SUNEN" A 1715 hs, comienza operaciones de descarga, con personal del buque, de
tambores de nafta estibados en cubierta escotilla nº 6/ A 1800 hs. finaliza ope
raciones por haberse colmado la capacidad del alijador, habiendo descargado 68
támbores. Se da cena a bordo a 32 personas, personal militar del alijador, que
largan amarras a 2400 hs.

Miercoles 5-5-82: En horas temprana de la mañana se vuelven a bajar plumas por
seguridad. A 0855 hs. alijador "FORREST" comunica que viene a nuestro costado p
ra embarcar viveres de la bodega nº 3 frigorífica. A 0920 hs. atraca por Er. al
jador "FOREST" A 0945 hs. comienza a trasbordar viveres de la escotilla nº 3 co
personal del buque, operasión que finaliza a 1320 hs., zarpando de inmediato a
su destino. A 2335 hs. mismo alijador retorna para pernoctar y recomenzar opera
ciones al día siguiente.

Jueves 6-5-82: A 0330 hs. se reanuda descarga de víveres al alijador "FOREST"
con personal del buque. A 1020 hs. se escuchan disparos de armas automáticas
que causan profunda alarma entre los miembros de la tripulación, El Comando con
tata que los mismos provenían del alijador "FOREST" cuya tripulación militar
efectuaba tiros de práctica, sin haber dado aviso formal a este Comando a fin
de evitar la innecesaria alarma de la tripulación de esta unidad mercante. Por
esta causa el Comando hace el correspondiente y justo reclamo al coordinador
de la Armada embarcado a bordo. A 1120 hs. terminan las operaciones de alije de
día y a 1320 hs. el alijador "FOREST" larga amarras.

Viernes 7-5-82: No se desarrolla actividad de descarga por ausencia de alijad
res. Se permanece fondeado en la Bahía de Puerto Rey.

Sábado 8-5-82: A 0600 hs. fondea en la bahía el buque ARA "ISLA DE LOS ESTADO
A 0845 hs. el mismo atraca al costado de estribor. A 1020 hs. comienza descarg
de vehículos de bodega nº 2. De 1530 hs. a 1630 hs. alijador hace movimiento h
cia proa y prosigue recibiendo carga de tambores de combustible de la bodega n
A 1630 hs. atraca por el costado de babor el alijador "FOREST", comenzando de
inmediato a recibir carga de víveres de la bodega nº 3. Se opera con personal d
buque. A 1320 hs. finaliza la descarga de la carga frigorífica, alijador FORES
permanece atracado al costado para pasar la noche. Se prosigue el alije de la
bodega nº 1 en forma continuada. En el día de la fecha, trasbordados desde el
alijador "FOREST" embarca el Tte.de Fragata Ricardo VERGN (Matricula 006027) s
acompañado del SubOficial Mayor RYAN, SubOficiales VAZQUEZ y FERNANDEZ y Solda
dos clase 62 PADULA y SANCHEZ. El citado personal militar embarca con armament
personal completo enviado por orden de COMAVIEAS, desconociendo este Comando
la naturaleza real de la misión asignada. Son alojados a bordo, ocupando camar
tes de la sección Pasaje.

Domingo 9-5-82: A 0420 hs. se avista fuerte luz amarilla de origen desconocid
marcandola al 090º, altura aproximada 5º, de una duración aproximada de 1'.
A 0600 hs. se interrumpe descarga de bodega nº 1 por falta de espacio en la bo
ga de proa del alijador ARA ISLA DE LOS ESTADOS. A 0355 hs. se escucha por rad
telefonía en 2182 Kcs. pedido de socorro MAYDAY de origen desconocido al mome
que informaba estar siendo sometido a ataque aéreo. Posteriormente, luego de
haberse tomado conocimiento del Comunicado nº 34 del Estado Mayor Conjunto, se
presume que dicho llamado provenía del buque pesquero "NARWAL". De 0800 a 09
hs. el alijador ARA "ISLA DE LOS ESTADOS" hace movimiento hacia popa. A 1000 h
se reciben dos containers vacíos y se le trasborda resto de la carga de bodeg
nº 5, quedando finalizada a 1100 hs. A 1210 hs. atraca por babor alijador "MO
SUNEN" para recibir carga de tambores de nafta. A 1315 hs. comienza descarga

COPIA

6

/////de tambores de la bodega nº 6 al alijador "ISLA DE LOS ESTADOS". A 1330 hs. comienza descarga tambores nafta sobre cubierta al alijador "MONSUNEN", que finaliza a 1530 hs. Las operaciones de descarga son efectuadas por personal del buque, interviniendo tripulantes de todas las secciones, colaboran además soldados de la IIIa. Brigada de Infantería al mando del Mayor Alfonso STURM. A 2030 hs. zarpa el alijador "MONSUNEN", prosiguiendo descarga de la bodega nº en forma corrida.

Lunes 10-5-82: A 0600 hs. finaliza la descarga completa de la bodega nº 6. De 0800 a 0830 hs. alijador ARA "ISLA DE LOS ESTADOS" mueve hacia proa. A 0845 hs. atraca por babor alijador "FOREST". A 0905 hs. comienza descarga bodega nº 3 frigorífica. De 0910 a 1000 hs. se descarga vehículos de la bodega nº 2, quedando la misma vacía. A 1200 hs. finaliza la descarga completa de la bodega nº 3/ A 1000 hs. se procede a la incineración del ejemplar número 132 de la publicación 409/1, según lo ordenado JESERCOMVALES en mensaje naval P 061405 NR 009/B NR 2485, comprobandose su total destrucción. A 1200 hs. prosigue descarga de bodega nº 1 al alijador ARA "ISLA DE LOS ESTADOS". A 1230 hs. zarpa alijador "FOREST". A 1810 hs. finaliza la descarga total del buque, quedando cumplida la misión encomendada. Se prosigue fondeado en espera de ordenes e instrucciones de zarpada de parte de CONAVINAS. A 2100 hs. larga amarras el alijador ARA "ISLA DE LOS ESTADOS". A 2215 hs. se escucha por VHF al mismo buque indicando estar siendo disparado desde tierra y solicitando cese de fuego, perdiendose seguidamente el contacto. Se escucharon aproximadamente veinte explosiones de aparente tiro de cañón y se vieron dos luces de bengala en dirección norte. Tiempo calmo con lluvias y niebla.

Martes 11-5-82: A 0325 hs. por VHF embarcación FOREST pregunta si se puede brindar informacion sobre el paradero del buque ARA "ISLA DE LOS ESTADOS", se efectúa una barrida de radar, contestandosele negativamente. Se pone el buque a son de mar y se arrojan al agua 5 tambores JP1 perforados que no habian sido recibidos por el alijador. Se leen calados finales Pr. 13'04 y Pp. 20'06. Se elimina turno de agua de la mañana, racionando al máximo el agua dulce de consumo, quedando un solo turno de 1830 a 2000 hs. A 0940 hs. se recibe orden de CONAVINAS indicando permanecer en actual posición. A 1650 hs. se pone máquinas en atención inmediata por haber aumentado sensiblemente la fuerza del viento de sector W/NW fuerza 8. A 2115 se nota garreo del ancla por lo cual se vira la misma y a 2145 hs. se vuelve a fondear el ancla de Br. en posición más favorable. A 2315 hs. vuelve a verificarse garreo del ancla, por lo cual a 2325 hs. se vira y se vuelve a fondear nuevamente el ancla de Babor con ocho grilletes al agua. Durante todo el día no se tiene noticias del buque ARA "Isla de los Estados", observándose completo silencio radial por orden de CONAVINAS.

Miércoles 12-5-82: A media noche aumenta la intensidad del temporal con vientos del sector W/NW fuerza 10, notándose garreo del ancla y amplios borneos. A 0250 hs. se vira ancla y a 0305 Hs. se fondea ancla de Estribor con 8 grilletes al agua. Se mantiene posición de fondeo con ayuda de máquina despacio adelante y timón, aguantando en estas condiciones hasta las 1400 hs., en que amaina la fuerza del viento y se para máquinas, continuando en condiciones de fondeo normal con máquinas en atención. A 0940 Hs. se estableció contacto VHF con el Buque "Bahía Buen Suceso". Capitán de Corbeta Robelo comunicó que no sea enviado personal militar de refuerzo a bordo por haberse terminado la descarga del buque. A 1410 hs. se escucha por VHF al[illegible] ROJA, que es levantada sin novedad a 1425 hs. A 1625 hs. embarcación "FOREST" pregunta por VHF la nómina del personal militar que estaba a bordo en calidad de pasajeros y que pasaron al buque "Isla de los Estados" el día 10 de Mayo. Se permanece fondeado en la Bahía Puerto Rey en espera de órdenes e innstrucciones de salida.

Jueves 13-5-82 : Se continúa fondeados en la bahía de Puerto Rey en espera de órdenes e instrucciones de salida de parte de COMAVINAS. Se deja constancia, que el buque en ningún momento tuvo conexión directa radiotelefónica con el Comando Naval, por carecer de equipo transmisor para sus frecuencias de trabajo. Para todos los mensajes se depende del puente que se efectúa por VHF por intermedio de los buques "Forest" y " Bahía Buen Suceso" estacionados dentro del alcance. Durante el día se mantuvo cominicaci´n VHF restringida al máximo por orden del Comando Naval. A 1540 hs. avisa la embarcación "LAGARTO" que procede a nuestro encuentro. A 16.50 horas atraca dicha embarcación al mando del Teniente de Navío Gonzalez Llano, quién es atendido en la camareta del Capitán por el mismo en persona conjuntamente con los oficiales de la Armada embarcados. El Teniente Gonzales Llanos requiere información detallada acerca del buque ARA " Islas de los Estados", que le es brindada en todos los detalles en conocimiento de este Comando. A 17.55 horas zarpa la embarcación "Lagarto" .

Viernes 14-5-82: Se continua fondeado en espera de órdenes. Condiciones del tiempo con vientos del sector SSW fuerza 6/7. Buque conserva posición de fondeo sin novedad. A 13.30 horas se intercepta mensaje de COMAVINAS con buque "Bahia Buen Suceso", preguntando informar cuantos tambores de combustibles quedan de remanente en el buque "Rio Carcaraña". Dicho mensaje hace razonablemente suponer a este Comando que el Comando Naval ignora que el buque ha terminado totalmente la descarga y cumplido con la misión enconmendada. Consecuentemente le transmite su inquietud al Capitán de Corbeta Daniel Robelo para que tenga a bién ejercer de inmediato, por los canales que estime corresponder desde el punto de vista militar, la debida deligencia a los efectos de aclarar esta situación y coordinar la partida del buque a la mayor brevedad posible. El mencionado Oficial naval responde a este Comando recordándole que el buque está "bajo bandera" y que tiene en su poder las Cédula de Llamada para todos los tripulantes de esta unidad mercante, que le fueron entregadas en Puerto Argentino en día 27 de abril, y que las hacía firmar a cada uno de ellos, usando la fuerza que dispone (personal de marina de custodia embarcado) caso que lo considere necesario, advirtiendo al mismo tiempo especificamente a este Comando en particular, que sus funciones en esta misión son meramente de carácter de " Asesor Naútico " y que por lo tanto todo lo demás es de su exclusiva competencia. Este Comando estima insólita esta respuesta y deja constancia que contradice las claras instrucciones recibidas por parte del Capitán de Navío Osses, Jefe del Comando Naval de Tránsito Marítimo y de la Empresa Armadora, previo a la partida del buque del puerto de Buenos Aires y considera consecuentemente esta actitud una ilegal extra limitación de funciones de parte del mencionado Oficial naval, que dada las circunstacias de fuerza mencionada, le es imposible al momento remediar.

Sábado 15-5-82: Se continua fondeado en espera de órdenes. Por la mañana se toma conocimiento del Comunicado del Estado Mayor Conjunto No. 48 informando oficialmente pérdida de contacto radiotelegráfico con el buque ARA "Islas de los Estados". En horas de la tarde se intercepta tráfico VHF proveniente de la embarcación "FOREST", en misión de búsqueda de náufragos sobrevivientes del citado buque, informando además haber avistado helicópteros no identificados sobrevolando la zona, que luego se constata de pertenecer a fuerzas propias.

Domingo 16-5-82: A 04.10 horas personal de guardia avisa haber oido ruido de motor de helicóptero en dirección Norte, por lo cual se ordena alerta general a toda la tripulación. A 04.30 horas dejo de oirse

........./

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 79

COPIA

/.....
deja de oirse dicha actividad, permaneciendo igualmente la tripulación en estado de alerta. A 10.00 hs. se escucha alarma ROJA proveniente del buque "Bahía Buen Suceso", atracado en la Bahía Zorro; instantes después se confirma ataque aéreo sobre el mismo lugar, constatando desde el buque una espesa columna de humo negro en dirección de la Bahía Zorro. A 10.05 hs. sobrevuelan a baja altura el buque propio dos aviones enemigos tipo Harrier. A 10.10 hs. se recibe comunicación VHF de parte de la embarcación "Forest", informando haber rescatado al Capitán de Corbeta Payarola y marinero Lopez, tripulantes sobrevivientes del Transporte ARA " Islas de los Estados" como así también el cadaver del Primer Oficial José Botaro. A 10.15 hs. se observa en dirección Oeste un helicóptero no identificado. A 13.50 hs., desde el puente de mando, se avista dos aviones tipo Harrier aproximándose en vuelo rasante por la banda de estribor, dándose la voz de alarma en forma inmediata. Los mismos arrojan sendas bombas que explotan a corta distancia del buque y luego efectuan tres alevosos ataques más, ametrallando con cañón 30 mm. la superestructura central del buque con la clara intención de producir bajas de vidas humanas entre los miembros de la tripulación. La misma busca refugio, cuerpo a tierra, en el pasillo interior de la banda de babor de la cubierta principal. Dichos ataques no producen desgracias personales pero se comprueba que las explosiones de las bombas habían producido un hundimiento de chapa en forma circular de aproximadamente 1,5 metros de diámetro en el casco a la altura del bodega Nr. 1 y además varios camarotes de todas las cubiertas, botes salvavidas y chimenea habían sido perforados por numerosos proyectiles de cañón que también hicieron impacto en la sala de máquina. A 14.0 hs. se alejan los aviones atacantes y se ordena el abandono del buque en previsión de un nuevo ataque, para salvaguardar las vidas humanas a bordo. A 14.15 hs. se hace abandono del buque, en perfecto orden, utilizand los dos botes salvavidas y balsa neumática de babor, previamente poniendo fuera de servicio el buque, cerrando portaestanca túnel y dando aviso vía VHF al buque "Bahía Buen Suceso" y alijador "Forest" a los efectos que retransmitan acontecimientos al Comando Naval Malvinas. Estando la tripulación embarcada en los botes salvavidas, a escasos 100 metros del buque recientemente abandonado, aparecen nuevamente un par de aviones Harrier en amenazador vuelo rasante sin abrir fuego pero provocando la consiguiente alarma entre los indefensos tripulantes. A 15.00 hs. se aborda la costa de sotavento con toda la tripulación ilesa y con el Diario de Navegación, Libro de Rol, Libretas de Embarco y Publicaciones de la Armada en poder del Comando. Se procede seguidamente a organizar el establecimiento de la tripulación en tierra, con la intención de retorna con un grupo de tripulantes durante la noche al buque para retirar víveres, mantas y materiales necesarios para hacer refugio donde vivir mientras dure la emergencia. A 16.30 hs. se hace presente la embarcación "Forest", al mando del Teniente de Navío Mollini, con órdenes de CONAVINAS de transladar a toda la tripulación del buque "Río Carcarañá" a la Bahía Zorro donde estaba establecido una asentamiento de tropas argentinas. A 19.00 hs. finaliza la operación de embarque de la tripulación, iniciándose inmediatamente la travesía hacia la Bahía Zorro, según ordenado. Se abandona la lancha salvavida Nr. 2 por estar haciendo mucha agua a través de la bocina de hélice, defecto que no es posible reparar por falta de elementos. El bote Nr. 4 es llevado a remolque y la balsa sobre cubierta. A 23.15 hs. se arriba a la Bahía Zorro y la tripulación es alojada provisionalmente en una barraca del establecimiento rural local, situada en proximidades del muelle. El bote Nr. 4 es llevado a remolque y la balsa neumática transportada sobre cubierta.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 80

COPIA

Lunes 17-5-82: Durante la noche se producen dos alarmas rojas, debiendo la tripulación abandonar la barraca y trasladarse a otra más alejada del muelle, donde estaba atracado el transporte ARA "Bahía Buen Suceso", objetivo principal de los ataques aéreos. En dicha oportunidad sobrevoló el lugar un helicóptero enemigo en presunta misión de reconocimiento.
El estado de alarma "Roja" permanente durante casi todo el día no permite la organización de la vida en tierra, debiendo la tripulación permanecer oculta a la intemperie detrás de un cerco alejado del posible objetivo. A 13.00 hs. dos aviones Harriers atacan con metralla zona del muelle sin producir daño alguno. A 17.30 hs. se efectúa ceremonia de entierro del Primer Oficial del desaparecido transporte ARA "Islas de los Estados", Capitán de Ultramar D. José Bottaro, con los correspondientes honores militares. Dada las precarias condiciones de vida y seguridad, este Comando solicita al Capitán de Corbeta Robelo que ponga en conocimiento del Comando Naval las condiciones imperantes, por lo cual envía mensaje por medio del Capitán de Corbeta Alois Payarola, sobreviviente del ARA "Islas de los Estados", quién esa misma tarde es evacuado con helicóptero con destino a Puerto Argentino. La tripulación durante el día no recibe comida caliente alguna, A 21.00 hs. nuevamente alarma Roja, que es levantada a 23.30 hs. sin novedad.

Martes 18-5-82: De 00.00 a 03.00 hs., parte de la tripulación encabezada por el Contramaestre Dionisio Cáceres, manipulaa tambores de combustible estacionados en el muelle, alejándolos del mismo por razones de seguridad de acuerdo a requerimiento del Comando local de Ejército. Aproximadamente 11.00 hs. un grupo de tripulantes concurre a bordo del transporte ARA "Bahía Buen Suceso" para recibir víveres, que de acuerdo a lo previamente manifestado por el Capitán de Corbeta Robelo, les serían entregados para su subsistencia. Dichos tripulantes no encuentran personal alguno en dicho buque, puesto que su tripulación no lo habitaba en esos momentos por precausión a los ataques aéreos. Encuentran, sin embargo, media bolsa de fideos y otra media de arroz abandonada en un pasillo que retiran de a bordo. Este hecho da lugar a un enérgico reclamo de parte del Capitán de Corbeta Lukoski, Oficial naval al mando del personal militar del citado buque. Consecuentemente el Cap. de Corb. Robelo arenga a la tripulación del "Río Carcarañá" recriminando con duros términos el haber retirado del buque los víveres mencionados sin el correspondiente permiso. Amenaza con proceder a la movilización de todos los tripulantes y hacer incluso uso de las armas en caso de insubordinación y/o rebeldía, según poder que manifestó poseer de parte del Sr. Gobernador Militar, caso de repetirse algún otro hecho que calificó de indisciplina. Este Comando reconoce la falta cometida por la tripulación, pero considera que la misma no reviste el carácter de gravedad exagerada juzgada por los citados oficiales navales, teniendo en cuenta que la tripulación, desde el momento de abandono del buque, no había tenido alimento alguno, excepto las raciones de emergencia de los botes salvavidas. Por esta razón, este Comando considera irrazonablemente humillante y motalmente injustificada la arenga del Sr. Cap. de Corb. Robelo, especialmente si se tiene en cuenta que la tripulación en todo momento demostró la más alta voluntad de trabajo para cumplir con la misión asignada al buque. Por la tarde, finalmente se reciben algunos víveres provenientes del buque "Bahía Buen Suceso", que permiten organizar parcialmente el servicio de rancho. También varios tripulantes son provistos de prendas de abrigo y mantas del mismo origen. Se recibe instrucciones del Comando Naval Malvinas de informar posibilidad de poder poner nuevamente en servicio al buque "Río Carcarañá", utilizando la embarcación "Lagarto".

COPIA

Miércoles 19-5-82: A 08.00 hs. un equipo formado por Capitán, Jefe de Máquinas, 2do. Maquinista, Mecánico Kehpter, Cabo de Mar Chaves, Marineros Spataro y Moram y los Capitanes de Corbeta Robelo y Verón, aborda la embarcación "Lagarto" para trasladarse al buque "Rio Carcarañá". A 09.30 hs. alerta Roja, zarpada demorada - A 10.30 hs. se zarpa - . A 15.00 hs. se fondea en una caleta de Puerto Waberton en espera de oscuridad. A 15.00 se vira ancla. A 19.15 hs. se atraca al costado de babor del buque "Rio Carcarañá", maniobra extremadamente difícil por fuerte viento del sector NW fuerza 6. Se aborda el buque, procediendo a evaluar las averías sufridas por el ataque del día 16 de mayo, encontrándose las siguientes novedades: a) Nivel de agua sentinas de máquinas aumentando, casi a nivel de la plataforma del compartimento, presumiblemente debido a la fisura del casco debajo de la línea de flotación, producida por explosión de las bombas arrojadas durante el ataque, que no fué posible localizar. b) Las bombas de agua de circulación de los motores auxiliares, con sus respectivos motores eléctricos sumergidos. c) Tunel de hélice inundado hasta medio nivel respeto a la plancha de plataforma. d) Entrada de agua a través de la bocina de hélice. e) Botellones de aire de arranque a OK/cm 2 de presión por presumibles perforaciones de proyectiles. Se fondea la segunda ancla, para reforzar las condiciones de fondeo, quedando ocho grilletes en babor y 3½ en estribor, se procede a desembarcar víveres para el mantenimiento de la tripulación en tierra, debiendo suspender operaciones a 22.00 hs. debido empeoramiento de las condiciones de viento y mar que imposibilita a la embarcación de apoyo mantenerse atracado al costado del buque. A 23.00 hs. se fondea en caleta interior de la Bahía Fox, en espera de mejora de condiciones atmosféricas.

Jueves 20 de mayo: A 10.40 hs. leva ancla embarcación "Lagarto", destino Bahía Zorro, siguiendo derrota entre islotes lo más cerca de la costa posible. A 12.00 hs. se nota actividad aérea enemiga en dirección de la Bahía Zorro, procediéndose inmediatamente a trasladar los víveres rescatados a la barraca. Con los mismos se organiza una bolsa común con los víveres disponibles del buque "Bahía Buen Suceso", a los efectos de servir a la manutención de ambas dotaciones de tripulantes, bajo la administración del 1er. Comisario y 1er. Cocinero de parte del buque "Rio Carcarañá". Se organiza rancho de manera de brindar una sola comida diaria caliente y abundante a la tripulación, que a partir de ese momento es compartida extraoficialmente con Soldados del Ejército. Tripulantes que habían quedado en tierra confirman ataque aéreo enemigo ocurrido a mediodía en el día de la fecha. El mismo fué sorpresivo, los depósitos de combustibles el objetivo del mismo, que sin embargo no produce daños de importancia.-

Viernes 21-5-82: Se reciben noticias inicio de invasión fuerzas enemigas en la Bahía de San Carlos. A 13.00 hs. se da Alerta Roja, que es levantada poco después por tratarse de fuerzas propias. También, según fuentes del Comando de Ejército, se reciben noticias anunciando la llegada del buque Bahía Paraiso, bajo pabellón de la Cruz Roja. De 18.00 a 23.00 hs. tripulación trabaja en la carga de 150 tambores de combustible al Costero "Moonsun".

Sábado 22-5-82: Hubo tres Alarmas Rojas durante el día, sin producirse novedad alguna por tratarse de aviones propios. Durante la noche empeora condiciones del tiempo con tormentas de lluvia y fuerte viento.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
Fol. N° 82

Domingo 23-5-82. Mejora el tiempo. Durante el día se trabaja en preparar nueva barraca de mejores condiciones de habitabilidad, autorizada por el Comando de Ejército. A 12.00 hs. se recibe noticia que alijador "MOONSUN fué atacado por helicópteros enemigos, estando su tripulación a salvo. Se observan escuadrillas de aviones propios Skyhawks dirigiéndose a la zona de combates en la parte norte de la Isla Soledad. A 18.00 hs. un Suboficial del Ejército informa que los vigías apostados en la altura 150 observan durante la tarde una columna de humo en dirección de la Bahía Rey, presumiendo tratarse de un nuevo ataque enemigo al buque "Rio Carcarañá", fondeado en ese lugar.

Lunes 24-5-82: El Mayor Miliorini, al mando de las fuerzas del ejército informa a este Comando que durante la noche vigías de Ejército constataron resplandor de explosión en dirección de la Bahía Rey, confirmada vía red de comunicaciones Ejército por vigías del regimiento apostado en Puerto Howard, estimándose que efectivamente se trata del buque "Rio Carcarañá" atacado nuevamente por fuerzas enemigas. La tripulación se traslada a la nueva barraca. A 12.30 hs. se da Alarma Roja, sin producirse novedad. Se observa nula actividad aérea enemiga durante últimos días.

Martes 25 de Mayo: Circulan versiones por el campamento indicando empeoramiento de la situación militar en la zona de San Carlos. A 09.30 hs. Alarma Roja sin novedad. Por gestión del Capitán de Corbeta Robelo, Mayor de Ejército Miliorini, autoriza uso de facilidad de baño a la tripulación. Se organiza turnos, de manera que cada uno pueda gozar del beneficio una vez por semana. Sin embargo, pese a la buena voluntad del mencionado Oficial Superior, practicamente no puede hacerse uso del mismo debido a la escasez de agua en todo el establecimiento.

Miércoles 26 de Mayo: A 00.00 hs. debe abandonarse rapidamente la barraca y buscar refugio detrás de las barrancas de la ría, ante eminencia de ataque naval, que abre fuego de cañón sobre las posiciones a las 00.15 hs.. El ataque dura hasta las 02.00 hs. y durante el mismo una granada hace impacto en el puesto de Comando destruyendo la estación de radio y dañando también la usina eléctrica. En estas circunstancias, el 1er. radio Francisco Elizalde, que juntamente con jefe de radiocomunicaciones Raúl Bechi desde el día 17 de mayo prestaba servicios de su especialidad en el Puesto de Comando del Ejército, recibe heridas de esquirlas en ambas manos, por lo cual es atendido por el enfermero del buque Pedro Oliva, siendo posteriormente trasladado al Hospital del Establecimiento. Terminado el ataque, la tripulación permanece al pié de las barrancas durante el resto de la noche, en previsión de repetición del mismo, bajo severas condiciones de frío. A 08.30 hs. se traslada nuevamente a la barraca. En vista a esta experiencia insólita para nuestra condición de marinos mercantes, este Comando recomienda a la tripulación construir refugios al pié de las barrancas en un lugar lo más apartado posible de la Casa Comando que permita pasar las noches subsiguientes relativamente protegidos de las inclemencias del tiempo y con mejores condiciones de seguridad. Esa misma tarde, comienza los trabajos recomendados con entusiasmo. Por la noche toda la guarnición militar duerme en las trincheras y 23 tripulantes optan por pasar la noche, pese al frío, al pié de las barrancas en previsión de nuevo ataque. Los restantes que permanecen en las barracas, organizan guardias de imaginarias de a par de dos horas de duración a los efectos de no ser sorprendidos súbitamente por esta clase de ataques.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 83

Jueves 27 de Mayo: A 09.05 hs aterriza helicóptero de fuerza propia, que vuelve a decolar a 09.10 hs. retirando personal militar con destino a Puerto Argentino. Personal prosigue construcción de refugio. A 12.00 hs. se da Alarma Amarilla (alarma helitransportada) por haberse avistado helicópteros no identificados en la zona de Sullivan Sound, sin embargo, no se produce novedad alguna, siendo la alarma levantada a 13.30 hs.. A 16.30 hs. se hace ceremonia de entierro con honores militares, del marinero de 2da. JUAN RAMON TURANO, caido durante elbombardeo naval del día anterior, con asistencia de toda la tripulación. Por la noche la mayoría de la tripulación permanece en descanso en la barraca, animada por el sistema de guardia implantada.

Viernes 28 de Mayo: Capitán de Corbeta Robelo trata de pasar mensaje a Comando Naval Malvinas informando situación del personal civil en la Bahía Zorro, utilizando la red de comunicaciones del Ejército ubicada en el lado occidental de dicha bahía. No consigue su propósito debido al mal tiempo que no permitió el cruce. A 1300 se da alarma Roja, sin producirse novedad. Prosigue la construcción de refugios.

Sábado 29 de Mayo: A 1430 Hs. se da alarma gris (Ataque Naval) por haberse avistado, según vigías del Ejército, dos naves de guerra enemigas navegando por el Estrecho de San Carlos. La misma es levantada sin novedad a 1500 hs. Quedan terminados los refugios, por lo cual a partir de sete momento la mayoría de los tripulantes optan por pernoctar en los mismos. A 1545 hs. por informaciones provenientes del Comando de Ejército, se toma conocimiento que a 1145 hs. del día de la fecha han capitulado las fuerzas argentinas en Darwin. Se producen las primeras nevadas.

Domingo 30 de Mayo: A 0345 hs. se produce nuevo bombardeo naval en la Bahía Zorro, que termina a 0430 HSs., sin producir daño alguno. Se agudiza la escasez de agua, mitigada por la autorización del administrador del Establecimiento Rural local de poder utilizar su propio aljibe de agua. La tripulación hace uso del mismo en forma moderada, sin abusar de la buena voluntad manifiesta por dicha persona.

Lunes 31 de Mayo: La tripulación pasa el día mejorando las condiciones de habitabilidad de los refugios construídos al pié de las barrancas, situados a 300 metros al oeste de la barraca-habitación. Esta es utilizada solamente durante el día, por temoe a los bombardeos navalaes nocturnos. A 0300 hs. se escucharon ruidos de explosiones lejanas, sin verificarse ataque directo en la zona.

Martes 1o. de Junio: Se reciben noticias que el buque ARA "BAHIA PARAISO", convertido en buque hospital, se encuentra en la zona y acude al encuentro del buque hospital inglés "UGANDA". Esat noticia brinda gran alegría a la tripulación, ayudando notablemente en levantar la moral general. No se registran alarmas de ataque durante todo el día.

Miércoles 2 de Junio: A 1330 hs. el Capitán de Corbeta Robelo, comunica a este Comando en forma extraoficial, citando fuentes provenientes del Comando de Ejército, que el buque ARA " BAHIA PARAISO" tiene prevista escala en la Bahía Zorro para levantar enfermos y heridos y muy probablemente también a las tripulaciones civiles establecidas en el lugar. A 1600 Hs. el mismo Oficial Naval comunica la novedad al resto de los oficiales, en forma reservada para no crear falsas expectativas desmoralizantes entre el personal subalterno. El Comando, junto a los Oficiales, comienzan reservadamente a organizar la posible evacuación. No hubo Alarmas durante el día.

Jueves 3-6-82: De 02.50 a 03.45 hs. se produce nuevo bombardeo naval apoyado por helicópteros en función de dirección de tiro que finaliza con el lanzamiento de una bengala luminosa. No se registró daños ni bajas entre el personal, tanto militar como civil. Se reacondiciona la balsa neumática del buque "Rio Carcarañá" para que ésta pueda ser utilizada eventualmente por el transporte ARA "Bahía Buen Suceso". Lo mismo se hace con el bote salvavida Nr. 4. A 17.30 hs. el Capitán de Corbeta Robelo confirma por fuentes de Comando de Ejército el eminente arribo del buque hospital "Bahía Paraiso".

Viernes 4 de junio: A o3.15 hs. se da Alarma Gris (ataque naval), que no llega a concretarse, sin embargo la tripulación pasa la noche en estado de Alerta en los refugios. A mediodía el Capitan de Corbeta Robelo informa a este Comando de ciertas irregularidades ocurridas en el Establecimiento en perjuicio de la propiedad privada local. Investigaciones posteriores deslind an responsabilidad de estos hechos a la tripulación del "Rio Carcarañá" . La misma es recomendada permanecer en la barraca y/o refugio, absteniéndose de circular lejos de los mismos. A 22.50 hs. se da otra Alarma Gris sin verificarse novedad.

Sábado 5 de Junio: A 03.25 hs. guardia imaginaria da aviso a este Comando de haber avistado una fuerte luz en el horizonte que se identifica pertenecer al buque ARA "BAHIA PARAISO". A o4.20 el mismo fondea en la Bahía. A 04.30 hs. se reune a toda la tripulación y se le comunica novedad de la posibilidad que este mismo día serían evacuados por dicho buque, siempre y cuando el Comando Naval así lo haya dispuesto, orden aún no confirmada. A 05.30 se comienza a preparar equipo. A 06.00 hs. se da Alarma Gris que es levantada a 06.30 hs sin novedad. A 07.30 hs. se confirma que la evacuación del personal civil tendría lugar en este mismo día, procediéndose consecuentemente en forma inmediata a hacer arrancho general de la barraca. Se devuelven mantas, ropas y demás elementos recibidos en calidad de préstamo, que quedan a cargo del personal militar del transporte ARA "Bahía Buen Suceso", lo mismo que el remanente de víveres. A 08.30 hs. comienza la evacuación de los heridos mediante helicóptero. A 09.05 hs. se inicia evacuación del personal civil compuesto por los tripulantes de los buques "Rio Carcarañá", "Bahía Buen Suceso" y ex ARA "Islas de los Estados". A bordo del citado buque hospital, la tripulación es inmediatamente alojada, brindándosele cama con ropa limpia y facilidades higiénicas optimas que fué grandemente recibida y apreciada por la misma. También se le proveyó de ropa interior limpia y overoles, recibiendo seguidamente un excelente servicio de rancho. A 10.45 hs. aproximadamente, se leva ancla con destino a Puerto Howard, próxima escala programa por el buque. A 13.30 hs. aproximadamente, se pasa frente a la Bahía de Puerto Rey, pudiéndose comprobar desde el puente de mando la ausencia del buque "RIO CARCARAÑA", allí dejado fondeado y fuera de servicio em día 16 de mayo, por lo cual bebo razonablemente presumir que el mismo fué efectivamente atacado nuevamente por fuerzas enemigas, según lo informado por personal de Ejército los días 23 y 24 de mayo. A 16.00 hs. el buque ARA "Bahía Paraiso" fondea frente a la entrada de Puerto Howard comenzando de inmediato la evacuación de heridos desde tierra con la ayuda de helicóptero del citado buque. Personal marinero del buque "Rio Carcarañá" colabora en el manipuleo de elementos sanitarios en bodega destinado al personal militar argentino apostados en dicho puerto. Voluntariamente otros tripulantes se ponen a servicio del Comando del citado buque hospital para efectuar tareas de colaboración. El Primer Oficial Hector Appendino, en calidad de estudiante de medicina y el enfermero Pedro Oliva colaboran en la atención de los heridos transportados bajo las órdenes de

......./

/......
los médicos embarcados. Personal de cámara participa en la preparación y atención del servicio de rancho. También los Oficiales de Máquina ofrecen sus servicios profesionales para cubrir guardias de su especialidad. Durante la noche, desde el puente de mando se detecta con radar diversas unidades de superficie de la flota enemiga apostadas en las proximidades. A 22.30 hs. aproximadamente se zarpa destino al Continente.

Domingo 6 de junio: Continúa la navegación a bordo del buque hospital "Bahía Paraiso", confirmándose destino al Puerto de Punta Quilla, bajo malas condiciones metereológicas con fuerte viento y mar del sector NW. A 19.00 hs. se ordena estar listos para comenzar operaciones de desembarco por medio de helicópteros. Se prepara equipo individual, ordenando este Comando a la tripulación a su cargo devolver la ropa recibida, especialmente los overoles, para que los mismos puedan ser usados en los subsiguientes viajes del buque hospital. A 23.00 hs. comienza la evacuación del primer grupo de tripulantes en helicóptero tipo "SEA KING", proveniente del Continente.

Lunes 7 de junio: A 00.35 es evacuado el tercer y último grupo de tripulantes del buque "Río Carcarañá", siendo trasladado directamente al aeropuerto de Santa Cruz. A 01.25 hs. es embarcado a bordo de avión Fokker F 28 de la Armada que decola instantes después. A 03.45 hs. el mismo aterriza en escala técnica en la Base Aeronaval Espora, donde desembarca el Capitán de Corbeta Robelo. A 04.25 se inicia la última etapa del vuelo. A 05.30 hs. aterriza en el Aeropuerto de Ezeiza, sector naval. La tripulación es atendida por personal naval de la base y conducida luego en omnibús hacia la Capital, dando fin a su misión.--

EDGARDO A. DELL'ELICINE
Capitán

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
N° 86

II PARTE - OBSERVACIONES Y COMENTARIOS GENERALES

1.- CONDICIONES OPERATIVAS:

rr

a) Las operaciones de carga en el Puerto de Buenos Aires se desarrollaron sin disponer de Lista de Carga, por lo cual la estiba del buque no se efectuó con planeamiento adecuado, sino por improvisación. No hubo conveniente sincronización departidas al costado del buque. Sin embargo, pese a estas circunstancias adversas, el buque zarpó tecnicamente bien estibado, con su carga adecuadamente trincada, arribando la misma al puerto de destino (Puerto Argentino) sin novedad y en buenas condiciones.

b) Arribado a Puerto Argentino, no había sido prevista con anticipación la forma de operar del buque, de manera tal que el primer día hábil después de la llegada practicamente se perdió en trámites de coordinación.

c) Condiciones primitivas y deficiente en Puerto Argentino, que al no existir muelle adecuado para buque de este tamaño y calado, las operaciones de descarga deben efectuarse con el buque fondeado a buques alijadores, bajo condiciones mereológicas normalmente adversas por el fuerte viento reinante.

d) Falta de suficiente disponibilidad de alijadores. Solamente el buque transporte ARA "Islas de los "Estados" era adecuado para recibir la carga pesada transportada al disponer de una pluma real de 20 toneladas de capacidad. Con la misma tuvo que manejarse un vehículo de 22 toneladas. El alijador "Moonsun" es un costero de aproximadamente 250 toneladas de capacidad, con plumas de solo 3 toneladas, lo cual hizo necesario que el mismo tenga que hacer varios viajes, con la consiguiente pérdida de tiempo entre viaje, descarga en destino y retorno al buque. Lo mismo cabe comentar respecto al alijador "Forest", mucho más pequeño aún (aproximadamente 50 ton.), útil solo para recibir pequeñas partidas livianas, como ser víveres.

e) Falta de personal estibador idoneo. Este factor incidió adversamente en el rendimiento de los operaciones de descarga. Estimo que si se hubiese contratado y embarcado en Buenos Aires una cuadrilla de 200 ó 30 estibadores , facilmente acomodables en este tipo de buque, habilitando para ello el Salon y Comedor de Pasaje, la descarga del buque podría haber sido completada en solo tres días de trabajo como máximo. La mano de obra estibadora en Puerto Argentino fué brindada por soldados sin experiencia en este tipo de operaciones altamente especializada, colaborando el personal marinero del buque en funciones de guincheros y gango, como así tambien en toda maniobra de plumas y tapas de bodega.

f) Habiéndose tenido que abandonar imprevistamente Puerto Argentino por razones bélicas, la prosecución de las operaciones de descarga en los fondeaderos de Bahía Zorro y Puerto Rey solo fué posible debido a la previsión de parte del Comando en solicitar a la Empresa de ser provisto de material de estiba adecuado (lingas, perchas para bultos pesados y container,./

/......

chinguillos, redes etc.), material éste normalmente no provisto en suficiente cantidad cuando el buque está afectado en servicio regular. Es de destacar la buena voluntad y eficiencia de la tripulación que efectuó toda las operaciones propias de estibador en los citados fondeaderos, sin estar preparada para ello. No se proveyó en dicha oportunidad personal militar de ayuda, excepto durante el día 9 de mayo en que soldados embarcados como pasajeros en tránsito a bordo del costero "Moonsun" contribuyeron a las operaciones de descarga de tambores de la bodega nr. 6 debido a solicitud específica de este Comando al Mayor de Ejército Sturm, quién prestó excelente colaboración.

g) El rendimiento de las operaciones de descarga también resultó adversamente afectado por requerimientos de discriminación de partidas y tipos de carga. Caso típico fué la entrega de la carga de víveres, que podría haber sido con un viaje menos de parte del alijador "Forest". Se perdió mucho tiempo en removidos y maniobras por este motivo, como también por contraórdenes referentes a prioridades de la carga a desembarcar, como en el caso de algunos vehículos con los cuales se había recibido instrucciones que los mismos no serían desembarcados y luego se recibió la contraórdenes.

h) Falta de comunicación directa con el Comando Naval Malvinas. Este factor también incidió muy desfavorablemente en las operaciones durante la estadía del buque en Puerto Rey y Bahía Zorro, por no disponer de equipo radiotelefónico que permitiese contacto directo con el Comando Naval Malvinas.

2.- ASPECTOS DE SEGURIDAD Y HUMANOS:

a) La tripulación fué contratada en forma normal, de acuerdo a los usos y costumbres de la Empresa. La mayoría de ellos desconocían los peligros a que estarían sometidos durante el presente viaje, con creces superiores en todo aspecto a los viajes normales. Sin embargo, este Comando está completamente satisfecho por el comportamiento de la tripulación, sin distinción de jerarquías, que en los momentos más difíciles, ninguno de ellos dejó de demostrar valor y determinación para afrontar el peligro.

b) La tripulación durante el presente viaje estuvo sometida a las siguientes presiones de carácter físico y psicológico extremadamente severas:

- i) Destino incierto en el momento de la zarpada del buque del Puerto de matrícula, por razones de seguridad.
- ii) Total incomunicación con familiares en tierra por imposición de silencio radiotelegráfico. Este factor negativo es extensivo a los familiares mismos, con la consiguiente angustia general.
- iii) Temor humanamente justificable a la posibilidad de perder la vida debido a la característica altamente peligrosa de la carga transportada, agravada por los ataques sufridos.
- iiii) Trabajo pesado y recargado bajo condiciones climáticas desfavorables sin tener equipo adecuado y generalmente peligrosa como ser, trabajar en operaciones de descarga durante la noche en completa oscuridad bajo fuerte lluvia.

v) Permanecer fondeado largo tiempo inactivo después de haber finalizado la descarga del buque en angustiosa espera de órdenes de zarpada, con agua racionada al máximo y el consiguiente desmejoramiento de las condiciones higiénicas normales.

vi) La presencia a bordo de personal militar armado, sin otra aparente misión que la vigilancia del orden interno del buque, medida absolutamente irrazonable e innecesaria en opinión de este Comando.

vii) La trágica desaparición del bque ARA "Islas de los Estados" con cuya tripulación se había desarrollado una profunda relación de amistad y camaradería.

viii) Condiciones de vida sumamente precarias durante la estadía de 20 días en la Bahía Zorro, luego de ser abandonado el buque el día 16 de mayo. Durante este lapso la tripulación estuvo sometida a constante peligro de ataques aéreos y navales en condiciones climáticas severas.

3.- EPILOGO: Tanto este Comando, como todos los miembros de la tripulación expresan su profunda satisfacción por haber cumplido plenamente con la misión de transportar aprovisionamiento para las Fuerzas Armadas Argentinas en las Islas Malvinas, durante los acontecimientos de dominio público y de haber participado en nombre de la Empresa Armadora y de la Marina Mercante en general, en el patriótico esfuerzo de Recuparación de la Soberanía Nacional sobre dichas Islas, quedando agradecidos a la Empresa por la preocupación manifestada sobre nuestra seguridad y las gestiones realizadas para permitir el feliz retorno al Puerto de Matrícula.

EDGARDO A. DELL'ELICINE
Capitán

Buenos Aires, 28 de Junio de 1982

7

domingo 16/5/82 fué atacado

V/83 Recibida. 22-4-8

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 89

Empresa
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
ELMA, s. a.
República Argentina

LISTA DE LA TRIPULACION

☐ Llegada ☐ Salida

Página No 1

1. Nombre del buque: "RIO CARCARAÑA"
2. Puerto de llegada salida:
3. Fecha de llegada salida:
4. Nacionalidad del buque: Argentina
5. Puerto de procedencia:

7. No	8. Apellido y nombre(s)	9. Grado o clase	10. Nacionalidad	11. Fecha y lugar de nacimiento		6. Indole y número del documento de identidad (libreta de embarco)
1	DELL ELICINE, Edgardo A.	Capitán	Argentina	30-12-37	Bs.Aires	82.773
2	APPENDINO, Héctor M.	2ºOf.Cub	Argentina	16-03-57	Sta.Fe	117.804
3	DORREGO, Sergio A.	3ºOf.Cub.	Argentina	16-12-55	Bs.Aires	119/722
4	MAZZI, Claudio N.	3ºOf.Cub.	Argentina	20-05-59	Bs.Aires	126.415
5	ZENOBI, Nestor A.	Jefe Máq.	Argentina	24-09-41	Bs.Aires	94.549
6	LOMBARDI, Leopoldo	1ºOf.Maq	Argentina	08-08-36		87.884
7	VILLAREAL, Miguel A.	2ºOf.Maq	Argentina	08-04-33	Sta. Fe	111.654
8	BALEN, Mauricio J.	3ºOf.Maq	Argentina	10-08-60	Bs.Aires	126.571
9	BECHI, Raúl	J/Radio	Argentina	22-08-48	E.Ríos	2286/80
10	ELIZALDE, Francisco	1ºOf.Radio	Argentina	16-11-55	Bs.Aires	126.595
11	TETTAMANZI, Santiago M.	1ºComisario	Argentina	11-09-37	Rosario	82.902
12	CACERES, Dionisio	Contramaestre	Argent.	17-10-42	Corrientes	100.438
13	OJEDA. Rogelio	Carpintero	Argentina	02-08-34	Chaco	72.043
14	CHAVEZ, José L/	Cabo Mar	Argentina	27-05-50	Chaco	108.028
15	MEDINA, Arturo M.	Marinero	Argentina	14-03-51	Cordoba	116 034
16	SPATARO, Jorge D.	Marinero	Argentina	10-01-59	Bs.Aires	124.556
17	SAUCEDO, Ceferino	Marinero	Argentina	05-02-43	Chaco	91.236
18	MORAN, Fedeiroc C.	Marinero	Argentina	08-11-57	E.Rios	123.406
19	DEL NEGRO, Juan A.	Marinero	Argentina	25-04-63	Bs.Aires	128.372
20	SALERNO, Roberto N.	Marinero	Argentina	08-09-44	Bs.Aires	116.486
21	ROSATO, Miguel R.	Apr.Marin	Argentina	11-12-61	Bs.Aires	126.986
22	JARAMILLO, Luis	Apr.Marin	Argentina	31-05-60	Rio Negro	127.181
23	OLIVA, Pedro J.	Enfermero	Argentina	21-05-51	Santa Fe	120.007
24	REBELLO, José R.	1º Electr.	Argentina	24-04-37	Tucumán	89.272
25	MADRIN, Damian	2º Electr	Argentina	12-02-45	Corrientes	97.376
26	KEMPTER, Juan J.	Mecánico	Argentina	02-10-37	Bs.Aires	84.975
27	ABALDE, Angel	Mecánico	Argentina	22-02-27	Bs Aires	83.849
28	GATTI, Abel A.	Pañol.Maq	Argentina	24-03-30	Bs.Aires	72.468
29	PARADA, Antonio	1ºCabo Fog	Argentina	14-04-27	España	63.784
30	CORBALAN, José A.	Engrasador	Argentina	31-01-50	Tucumán	108.466

12. Fecha, firma del Capitán, del agente u oficial del buque debidamente autorizado

Convenio de la OCMI para facilitar el tráfico marítimo internacional

Nº 1962
OMI-FAL
Modelo 5
114 E

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 90

Empresa
LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS
ELMA, s. a.
República Argentina

LISTA DE LA TRIPULACION

☐ Llegada ☐ Salida

Página No 2

1. Nombre del buque "RIO CARCARAÑA"	2. Puerto de llegada salida	3. Fecha de llegada salida
4. Nacionalidad del buque Argentina	5. Puerto de procedencia	

7. No	8. Apellido y nombre(s)	9. Grado o clase	10. Nacionalidad	11. Fecha y lugar de nacimiento		6. Indole y numero del documento de identidad (libreta de embarco)
31	HERRERA, Francisco	Engrasador	Argentina	07-11-54	Bs Aires	122.226
32	DELIA PORTA, Anfres	Limpiador	Argentina	24-01-58	Bs.Aires	120.613
33	HERRERA, Victor M.	Ayte.Maq	Argentina	17-10-57	Tucuman	124.292
34	PRESTIA, Antonio G.	Mozo	Argentina	21-09-32	Bs.Aires	81.016
35	DUARTE, Carlos A.	Mozo	Argentina	20-02-42	Bs.Aires	122.181
36	CASTRO, Angel A.	Mozo	Argentina	01-10-28	Cordoba	118.421
37	LOPEZ, Miguel A.	Apr.Camarero	Argentina	27-04-54	Capital	121.474
38	CANZANO, Domingo	1º Cocin.	Italiana	20-01-46	Caserta	120.810
39	HIDALGO, Hugo J.	2º Cocin.	Argentina	11-0[illegible]-47	Bs.Aires	123.552
40	LASCANO, Julio	Ayte.Coc.	Uruguaya	19-07-35	Montevideo	95.041
41	CHIARO, Jorge O.	Foguista	Argentina	01.02.33	Cap.Fed.	89.409
~~42~~	~~[illegible], Julio M.~~	~~[illegible]~~	~~Argentina~~	~~[illegible]-60~~		~~[illegible]~~

Convenio de la OCMI para facilitar el tráfico marítimo internacional

Nº 1969
CMI FAL
Modelo 5

F. 114 E

12. Fecha, firma del Capitan, del agente u oficial del buque debidamente autorizado

RIO CARCARAÑA
ELMA, s.a.

[illegible]
CAPITAN

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 91

SECRETO

BUQUE : RIO NEUQUEN TPB : 10.232 Carga : General y Frigor.

Capitán : Benjamin OYHANDY Viaje N° 31

Operación cumplida : Transporte de material a Puerto Deseado.

Fecha de iniciación de la operación : 11 de abril de 1982.

Fecha de finalización de la operación : 17 de abril de 1982.

Terminal de carga : BUENOS AIRES

Terminal de Descarga : PUERTO DESEADO

Unidades transportadas : R.C. Tan. 9

Personal : --

Material : 1.525 Tn. Se agrega relación.

Capacidad ociosa de espacios de bodega : Completo.

Inconvenientes y problemas surgidos, su solución y conclusiones

en la carga : --

en la travesía : --

en la descarga : --

Relaciones con el personal transportado : --

Actuación de la tripulación : S/N.

Sugerencias como consecuencia de la experiencia recogida : --

SECRETO

SECRETO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 92

B/M RIO NEUQUEN

BUQUE : RIO NEUQUEN
TRB : [illegible]

ZARPADA	DESTINO	ESCALAS PREVISTAS
Baires 11-04-82 15.00 Hs.	PUERTO DESEADO	MADRYN

Capitán : [illegible]
Misión : Transporte de [illegible]

CARGADOS: EJERCITO (RC Tan.9)

Fecha de iniciación de la operación
Finalización de la operación

53 VC-TAN-SK-105
16 VC Carrier M 113
7 Camión M.Benz 1114
5 Camión 1 Ton. Pinzahuer
1 Colectivo p/41 pasajeros M.Benz.
8 VUG 1/4 Ton. 4x4 M.Benz (Jeep corto)
2 VUG 1/4 Ton. 4x4 M.Benz (Jeep largo)
3 Cocinas p/250 raciones
3 AR Aguatero p/1000 lts.
9 VUG 1 1/2 Ton. Unimog
2 VTE 2 1/2 Ton. M.Benz.
11 Contenedores
1 Camioneta Ford F-100
1 Camioneta Ford F-100
212 Tn Efectos Clase V (Munición)
1 Transportador de tanques

Total: 1.525 Tn. , 4.253 m3.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
DEPARTAMENTO LOGISTICA

RUBEN RODOLFO CASALLA
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE DPTO. LOGISTICA

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 93

SECRETO

BUQUE : CORDOBA TPB : 15.644 Carga : General y Conten.

Capitán : Armando DI FIORE * Jorge MALVICH Viaje N° 17

Operación cumplida : Transporte de materiales a Puerto Deseado.

Fecha de iniciación de la operación : 8 de abril de 1982.

Fecha de finalización de la operación : 29 de abril de 1982.

Terminal de carga : BUENOS AIRES

Terminal de Descarga : PUERTO DESEADO

Unidades transportadas : Materiales diversos para Ejército, Armada y Fuerza Aérea.

Personal : --

Material : Se agrega lista.

Capacidad ociosa de espacios de bodega : Completo.

Inconvenientes y problemas surgidos, su solución y conclusiones

en la carga : --

en la travesía : --

en la descarga : --

Relaciones con el personal transportado : --

Actuación de la tripulación : S/N.

Sugerencias como consecuencia de la experiencia recogida : --

* Desembarcado por enfermedad en Madryn.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 94

B/M CORDOBA

ZARPADA	DESTINO	ESCALAS PREVISTAS
BAIRES 09-04-82	MALVINAS	MAR DEL PLATA - DESEADO (Zpó: 10-04-82)

CARGADOR: FUERZA AEREA.

Cantidad	Enavse y Contenido	Lugar de Estiba.
400	Tambores aeroquerosene.	Sobre cubierta 3/2.
150	Tambores gasoil ártico.	Sobre cubierta 2.
1	Camión abastecedor.	Sobre cubierta 4 Eb.
183	Bultos pistas aereas.	Bodega 2A LH y Entrepte.
48	Bultos pistas aereas.	Bodega 4 B LH.

CARGADOR: EJERCITO.

Descargado en ADO y trasladado modo aereo a MLNAS.

Dependencia Cargadora: COMANDO AVIACION DE EJERCITO.

Cantidad	Envase y COntenido	Lugar de Estiba
334	Tambores aeroquerosene..	Sobre cubierta 3/4.

CARGADOR: EJERCITO.

Dependencia Cargadora: COMANDO DE SANIDAD DE EJERCITO.

Cantidad	Envase y Contenido	Lugar de Estiba
1	Contenedor 20' elementos sanitarios.	Bodega 1 Sobre escot

CARGADOR: EJERCITO.

Dependencia Cargadora: COMANDO DE INTENDENCIA DE EJERCITO.-

Cantidad:	Envase y Contenido	Lugar de Estiba
3	Contenedores 20' víveres (Ración B)	Bga. 1 sobre escotilla
8	Contenedores 20' víveres (Ración B)	Bga. 4A L H.
2	Contenedores 20' víveres (Ración B)	Bga. 2B sobre escotill
4	Contenedores 20' víveres (Ración B)	Bga. 3 sobre escotilla
3	Contenedores 20' víveres (Ración B)	Bga. 4 sobre cubierta.

CARGADOR: EJERCITO.

Dependencia Cargadora: Compañia de Ingenirros de Combate 601.

Cantidad	Envase y contenido	Lugar de Estiba
6	Máquinas viales.	Bga. 4B. LH.
2	Camiones Unimog.	Bga. 4B. LH.

..//2

CARGA B/M CORDOBA

RETO

..//2

14	~~Camiones unimog~~	Bga. 2/3 Sobre cubierta.
6	~~Jeeps~~	Bga. 1/2 Sobre cubierta.
1	~~Cocina.~~	Bga. 2 S/Cta. Bb.
5	~~Acoplados.~~	Bga. 1/2 S/Cubierta.
1	~~Ambulancia.~~	Bga. 1 S/Cubierta Bb.
14	~~Días de munición.~~	Bga. 1 Entrepuente Popa.
		Bga. 4A Locker y E/puent
1273	~~Cajones de Minas antitanque y minas trampa.~~	Bga. 4A Entrepuente.

CARGADOR: POLICIA FEDERAL.

Cantidad	Envase y Contenido	Lugar de Estiba
2	Contenedores 20' de elementos de seguridad.	Bga. 2B. sobre escotilla

RUBEN RODOLFO CA[illegible]
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE DPTO. LOGISTICA

Agregado en ADO.

EJERCITO

a) GFHs 241730 } Agregados.
241735 }

b) 13 HELOS

FUERZA AEREA

Tramo piste

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 96

SECRETO /M CORDOBA

CARGADO EN MAR DEL PLATA

CARGADOR: EJERCITO

DEPENDENCIA: GADA 601

CANTIDAD	ENVASE Y CONTENIDO
12	Cn Bitubo
6	Director de Tiro
12	Grupo Electrógeno
2	Shelter "
3	Director de Tiro [illegible]
3	Lanzador TIGER CAT
3	Generador TIGER CAT
1	Antena Radar CARDION
1	Generador y Shelter CARDION
9	Jeep 1/4
7	Unimog 416
2	Camioneta [illegible]
3	Acoplado cocina
3	Acoplado aguatero
3	Acoplado remolque [illegible] Tn.
1.293	Cajón Tiros 35 mm.
100	Misiles TIGER CAT.
2 Tn.	Víveres Cl 1.
1 Tn.	Vestuario y Equipo.

Desembarcado 5 contenedores con raciones de combate.

DEPENDENCIA: ARMADA

Los requerimientos embarcados se desconocen

RUBEN [illegible]
CAPIT[illegible]

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 87

SECRETO

BUQUE : LAGO ARGENTINO   TPB : 7.413   Carga : General y frigor.

Capitán : Eduardo ROMERO   Viaje N° 71 *

Operación cumplida : Traslado de efectivos del Ejército desde Santa Fe hasta Punta Quilla.

Fecha de iniciación de la operación : 30 de abril de 1982.

Fecha de finalización de la operación : 31 de mayo de 1982.

Terminal de carga : SANTA FE

Terminal de Descarga : PUNTA QUILLA

Unidades transportadas : Cdo. Br. I VII - Ca. San 7 - GA 7 - B.Ing. Comb. 121 - Ca. ARS 7.

Personal : Ver relación agregada.

Material : Ver relación agregada.

Capacidad ociosa de espacios de bodega : ---

Inconvenientes y problemas surgidos, su solución y conclusiones

en la carga : --

en la travesía : --

en la descarga : --

Relaciones con el personal transportado : --

Actuación de la tripulación : S/N

Sugerencias como consecuencia de la experiencia recogida : --

* Se realizaron dos viajes entre Santa Fe y Punta Quilla.

5 (Conocimiento de embarque) AL PON Nº 3 DE TRANSPORTE

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Nº.....

COMANDO BRIG. INF. VII
CA. SANIDAD 7

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 98

USUARIO DEL TRANSPORTE CDO. BR. I. VII - CA SAN 7	CCMA REGIONAL SANTA FE	REQUERIMIENTO Nº 082

TERMINAL DE CARGA	CARGO		TERMINAL DE DESCARGA	DESCARGO	
	DESDE	HASTA		DESDE	HASTA
SANTA FE	040700 MAY	051200 MAY 82	PUNTA QUILLA		

NOMBRE DEL BUQUE	EMPRESA PROPIETARIA DEL BUQUE	FECHA DE EMISION
LAGO ARGENTINO	ELMA	05 MAY 82

DETALLE DE LA CARGA VEHICULOS Y EFECTOS CLASE I Y V

CANTIDAD	DESIGNACION DEL BULTO	PESOS Kg x1000	SUP/ VOL (metros)
6 (SEIS)	VUG 2 1/2 TON MB 1114	20,01	243 12
2 (DOS)	VUG JEEP MB - IKA	4,54	36,96
6 (SEIS)	VUG 1 1/2 TON UNIMOG 416 (2 AMB)	16,200	110,70
1 (UNO)	VUG 3/4 TON UNIMOG 421	1,985	15,11
11 (ONCE)	CAMIONETA F 100 4 (AMB)	24,97	203,28
2 (DOS)	MAQUINAS VIALES	10,00	93,60
2 (DOS)	A/P 1/4 TON	1,00	8,5
1 (UNO)	A/P 3/4 TON	1,00	12,6
1 (UNO)	A/P COCINA	0,8	5,3
1 (UNO)	A/P AGUATERO	1,4	10,1
2 (DOS)	CAMIONETA F 100	4 53	40,52
1 (UNO)	CHEVROLET 700	3,33	40,52
1 (UNO)	AC AGUATERO 3000 LTS	1,720	14,50
1 C			
TOTAL 37			

JUAN A PENGIORI
SARG 1RO

HECTOR CARLOS SALINAS
Mayor. Centro Regional
de Movimiento 602

Martinez

Pasajeros: Sargento 1ro: JUAN ANGEL PENGIORI (Cdo Br I VII)
Cbo 1ro OSCAR MASTRANGELO (Ca San 7).

POR FAX AL SR CAP. GIORDANO

CC

5 (Conocimiento de embarque) AL PON Nº 3 DE TRANSPORTE

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Nº.....

GRUPO ARTILLERIA 7

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 98

USUARIO DEL TRANSPORTE GA 7	CCMA REGIONAL SANTA FE	REQUERIMIENTO Nº

TERMINAL DE CARGA	CARGO		TERMINAL DE DESCARGA	DESCARGO	
	DESDE	HASTA		DESDE	HASTA
SANTA FE	0420hs May 82	060400 May 82	PUNTA QUILLA		

NOMBRE DEL BUQUE LAGO ARGENTINO	EMPRESA PROPIETARIA DEL BUQUE ELMA	FECHA DE EMISION 06 MAYO 1982

DETALLE DE LA CARGA VEHICULOS - EFECTOS CLASE I Y IV

CANTIDAD	DESIGNACION DEL BULTO	PESOS Kg x.1.000	SUP/ VOL (metros)
10 (DIEZ	JEEP M B	20,0	
4 CUATRO	FORD F 100	9.08	
1 UNO	FORD 350	3.0	
3 TRES	UNIMOG 421	6.0	
12 DOCE	UNIMOG 416	32.4	
2 DOS	M B 911	6.67	
14 CATORCE	M B 1114	46,69	
2 DOS	CISTERNA FIAT 673	8,0	
7 SIETE	FIAT 673	34,0	
4 CUATRO	DODGE 800	14,0	
4 CUATRO	DODGE 600	14,0	
1 UNO	M B 608	2.7	
1 UNO	RETROCAVADORA	17.460	
1 UNO	M B 1114 CISTERNA	3.635	
11 ONCE	CONTENEDORES	165.0	
1 UNO	AC CASA RODANTE	3.0	
5 CINCO	AC AGUATERO	7.0	
4 CUATRO	AR 1/4 TON	2.0	
4 CUATRO	AR COCINA	3.2	
15 QUINCE	OBUS	16.0	
1 UNO	AC 1 1/2 TON	1 1/2	
1 UNO	AR 1 TON	1	
TOTAL 108			

....
Carlos A Oris de Roa
Tte
GA 7

....

PASAJEROS TTE J CARLOS ALFREDO ORIS DE ROA
SUBT J JOSE FERNANDEZ
SARG 1RO GODOY OSVALDO
SARG 1RO BELEN JUAN
SARG 1RO CONTRERAS MARIANO
SARG IBARRA JORGE
CABO AGUIRRE JORGE

POR FAX AL SR CAP GIORDANO

CC 13 SEPT

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 100

ANEXO 5 (Conocimiento de embarque) AL PON Nº 3 DE TRANSPORTE

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Nº.....

USUARIO DEL TRANSPORTE B Ing Comb 121	COMA Regional Santa Fé	REQUERIMIENTO Nº

TERMINAL DE CARGA	CARGO		TERMINAL DE DESCARGA	DESCARGO	
	DESDE	HASTA		DESDE	HASTA
Santa Fé	180800May	201800May82	Punta Quilla		

NOMBRE DEL BUQUE Lago Argentino	EMPRESA PROPIETARIA DEL BUQUE ELMA	FECHA DE EMISION 21 Mayo 82

DETALLE DE LA CARGA Vehiculos.-

CANTIDAD	DESIGNACION DEL BULTO	PESOS Kg TON	SUP/ VOL (metros)
20 (veinte)	- Unimog 416	54,00	369,00
10 (diez)	- Jeep M.B 230	20,00	184,800
5 (cinco)	A.P. Cocina	4,00	26,4
2 (doce)	- Ford F-100	27,24	221,76
6 (seis)	- Ford Ranchera	13,62	110,88
2 (dos)	- A.P. Moto compresor	2,400	10,64
4 (cuatro)	- A.P. Aguatero	2,400	40,56
2 (dos)	Camioneta CHEVROLET	4,54	36,96
1 (uno)	Unimog 421	2,00	15,12
2 (dos)	- A.P. 1/4 Ton	0,600	8,46
2 (dos)	Camioneta Dodge 100	4,54	36,96
2 (dos)	- Rastrojero Diesel	4,54	36,96
1 (uno)	- M.Benz 1114 (GRÚA)	6,00	33,00
TOTAL 69			

MKR
MARIO PICCININI
SUBT
B ING COMB 121

HECTOR CARLOS SALINAS
Mayor. Cen Coord Mov 602

Jefe Piloto

Pasajeros:

Subt : Piccinini MARIO
Sarg 1º: KREMSQUI DARIO
CABO 1º: ANDRADE Héctor
DRAG: PRIOTTI DANIEL
DRAG: Impini René
DRAG: Goiriza Jorge

DRAG: Beker Daniel
DRAG: Peroud Oscar
DRAG: Freije Eduardo
DRAG: Heidel Rubén
DRAG: Herrera Aurelio
DRAG: Lazarqui Juan
DRAG: Portillo Aníbal

XO 5 (Conocimiento de embarque) AL PON Nº 3 DE TRANSPORTE

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 101

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Nº.....

USUARIO DEL TRANSPORTE Ca Ars 7	CCMA Regional, Santa Fe	REQUERIMIENTO Nº

TERMINAL DE CARGA	CARGO DESDE	CARGO HASTA	TERMINAL DE DESCARGA	DESCARGO DESDE	DESCARGO HASTA
Santa Fé	1808 May 82	201800 May 82	Punta Quilla		

NOMBRE DEL BUQUE	EMPRESA PROPIETARIA DEL BUQUE	FECHA DE EMISION
Lago Argentino	ELMA	21 Mayo 82

DETALLE DE LA CARGA Vehiculos.-

CANTIDAD	DESIGNACION DEL BULTO	PESOS Kg TON	SUP/ VOL (metros)
2 (dos)	_M. Benz Cisterna	10,00	81,04
7 (siete)	_M Benz 1114	35,00	283.64
2 (dos)	_Ford Cisterna	10,00	81,04
1 (uno)	_Fiat 619	5.00	56.24
5 (cinco)	_Semirremolque	50,00	252.00
1 (uno)	_AR 5 Ton	5'00	50.04
5 (cinco)	Jeep IKA	10'00	42.4
6 (seis)	_Unimog 416	16'200	110'7
7 (siete)	_AR 1 1/2 TON	17,500	18.15
6 (seis)	_Camión Taller	30.00	243.12
1 (UNO)	_Camión Grúa	5'00	40.52
4 (cuatro)	_M.B 1114 CHASIS	20.00	162.08
2 (dos)	_Ford F-100	4'54	36'96
1 (una)	_AR Cocina	0'700	5.32
3 (tres)	_AR Aguatero	1,800	30.42
1 (uno)	_Dodge 800	3'5	40.52
1 (UNO)	_AR Compresor	1,200	10.14
1 (UNO)	_AR 3/4 TON	1'500	7.65
1 (UNO)	Unimog 421	2,000	15.1[illegible]
1 (UNO)	_AR 6 TON	6'00	50'4
1 (uno)	_Acoplado cisterna civil	25,00	44,00
2 (dos)	_M. Benz 1114 Civil	10,00	81,04
TOTAL 61			

ROLANDO BIANCHI
Sarg Ay
Ca Ars 7

HECTOR CARLOS SALINAS
Mayor. Cen Coord Mov 602.

Pasajeros: Sarg Ay: Bianchi Rolando
" " : Barbosa Pedro
S/C 60: Coronel Pedro
S/C 63: Moreno Cristobal
S/C 63: Arévalo Pedro.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 102

SECRETO

BUQUE : LAGO TRAFUL TPB : 10.486 Carga : General y Frigor.

Capitán : Esteban SEGURA Viaje N° 85

Operación cumplida : Traslado de efectivos del Ejército desde Santa Fe hasta Punta Quilla. Permanencia a órdenes en Puerto Deseado.

Fecha de iniciación de la operación : 7 de mayo de 1982.

Fecha de finalización de la operación :15 de junio de 1982.

Terminal de carga : SANTA FE

Terminal de Descarga : PUNTA QUILLA

Unidades transportadas : Cdo. Br. I VII - Ca. Ing. 7 - Ca. Com. 7 - R.I.M, 29.

Personal : Ver relación agregada.

Material : Ver relación agregada.

Capacidad ociosa de espacios de bodega : --

Inconvenientes y problemas surgidos, su solución y conclusiones

en la carga : --

en la travesía : --

en la descarga : --

Relaciones con el personal transportado : --

Actuación de la tripulación : S/N.

Sugerencias como consecuencia de la experiencia recogida : --

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 103

NEXO 5 (Conocimiento de embarque) AL PON Nº 3 DE TRANSPORTE

SECRETO

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Nº.....

USUARIO DEL TRANSPORTE	CCMA	REQUERIMIENTO Nº
Cdo Br I VII	Centro Regional Santa Fé	

TERMINAL DE CARGA	CARGO DESDE	CARGO HASTA	TERMINAL DE DESCARGA	DESCARGO DESDE	DESCARGO HASTA
Santa Fé					

NOMBRE DEL BUQUE	EMPRESA PROPIETARIA DEL BUQUE	FECHA DE EMISION
Lago Traful	ELMA	

DETALLE DE LA CARGA

CANTIDAD	DESIGNACION DEL BULTO	PESOS Kg	SUP/ VOL (metros)
2 (dos)	Camión MB 1114	6,670	81,04.
1 (uno)	Camión MB 1521	4,000	44,00
2 (dos)	Camión Dodge 800	6,670	81,04
2 (dos)	Motonive ladora Jhon Deere	34,00	84,00
2 (dos)	Pelas mecánicas	34,00	84,00
1 (uno)	Acoplado remolque.	5,00	22,5.
TOTAL			

Vicente Oscar Rojo
Tte 1ro - Ca Ing 7.

HECTOR CARLOS SALINAS
Mayor
Centro Regional de Movimiento GOZ.

LAGO TRAFUL
ELMA S. 0.

ampliado 11750 Hs.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 104

ANEXO 5 (Conocimiento de embarque) AL PON Nº 3 DE TRANSPORTE

SECRETO

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Nº.....

USUARIO DEL TRANSPORTE Ca Ing 7	CCMA	REQUERIMIENTO Nº

TERMINAL DE CARGA	CARGO		TERMINAL DE DESCARGA	DESCARGO	
	DESDE	HASTA		DESDE	HASTA

NOMBRE DEL BUQUE Lago TRAFUL	EMPRESA PROPIETARIA DEL BUQUE ELMA	FECHA DE EMISION

DETALLE DE LA CARGA

CANTIDAD	DESIGNACION DEL BULTO	PESOS Kg	SUP/ VOL (metros)
8 (OCHO)	Unimog 416	21,6	147,600
3 (Tres)	Unimog 421	6,000	45,33
4 (cuatro)	Camioneta Ford F-100	9,08	73,92
4 (cuatro)	Jeep M.Benz 230	8,000	73,92
1 (UNO)	AR Transp. herramientas Ing	2,500	6,00
1 (UNO)	AR 1/4 TON	0,300	4,23
1 (UNO)	AR 1 1/2 TON	2,500	18,45
2 (dos)	AR 3/4 TON	3,000	15,3
1 (UNO)	AR 1 TON	2,000	8,00
1 (UNO)	AR Acoplado Civil	5,000	22,6
2 (dos)	AR Acoplado Cisterna civil	6,000	43,47
1 (uno)	AR Equipo Electrógeno	3,000	21,7
1 (uno)	AR Equipo Compresor	1,500	4,23
2 (dos)	AR Aguatero	0,600	10,14
1 (UNO)	AR Cocina	0,800	5,32
11 (once)	Mercedes Benz 1114	36,685	445,72
10 (diez)	Mercedes Benz 2624	250,000	632,50
TOTAL			

Vicente Oscar Rojo
Tte 1º
Ca Ing 7

Barrera

JORGE BARRERA PEÑA
JEFE DE ...

LAGO TRAFUL
ELMA s. a.

Pasajeros: Tte 1º D Vicente O Rojo
Sarg 1º César Barroso
Sarg 1º Miguel Colque
Sarg 1º Néstor Oviedo

5 (Conocimiento de embarque) AL PON Nº 3 DE TRANSPORTE

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 165

SECRETO

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Nº.....

USUARIO DEL TRANSPORTE Co Com 7	CCMA Centro Regian Santa Fé	REQUERIMIENTO Nº

TERMINAL DE CARGA	CARGO DESDE	CARGO HASTA	TERMINAL DE DESCARGA	DESCARGO DESDE	DESCARGO HASTA
Santa Fé	070800Ma		Punta Quilla		

NOMBRE DEL BUQUE Lago Traful	EMPRESA PROPIETARIA DEL BUQUE ELMA	FECHA DE EMISION 11 de Mayo de 1982.

DETALLE DE LA CARGA Vehiculo - Eq Comunicaciones.-

CANTIDAD	DESIGNACION DEL BULTO	PESOS Kg	SUP/ VOL (metros)
1 (uno)	Ford 3.500	3,000	23,10
1 (uno)	M. Benz 911	3.335	40,52
6 (seis)	Ford. F-100	13,62	110,88
4 (cuatro)	M.Benz 230 - IKA	8.000	73,92
4 (cuatro)	AR 1/4 TON	1,200	16,92
2 (dos)	AR Gpo Electrógeno	6,000	42,14
1 (uno)	Camión REO	6,000	48,75
4 (cuatro)	M. Benz 1114	13,34	162,08
4 (cuatro)	Unimog 421	8,000	60,44
8 (ocho)	Unimog 416	21,6	147,6
2 (dos)	AR 3/4 TON	3,000	15,3
1 (uno)	Jeep Gladiador	4,000	23,10
3 (tres)	Dodge M37	12,000	69,3
1 (uno)	AR cisterna	0,800	14,00
1 (uno)	AR Aguatero	0,600	10,14
1 (uno)	AR Cocina	0,600	5,32
TOTAL			

....
Ricardo Bolinaga
Teniente
Co Com 7

....

....
[illegible]
[illegible]

LAGO TRAFUL
ELMA s. a.

Pasajeros.- Tte D Ricardo Bolinaga
Sarg Angel Córdoba
Sarg Andrés Guzmán

(Conocimiento de embarque) AL [illegible] DE TRANSPORTE

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 106

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Nº.....

SECRETO

USUARIO DEL TRANSPORTE RIM 29	CCMA Regional Santa Fé	REQUERIMIENTO Nº

TERMINAL DE CARGA	CARGO		TERMINAL DE DESCARGA	DESCARGO	
	DESDE	HASTA		DESDE	HASTA
Santa Fé	070800May	101800May82	Punta Quilla		

NOMBRE DEL BUQUE Lago Traful	EMPRESA PROPIETARIA DEL BUQUE ELMA	FECHA DE EMISION 11 de Mayo de 1982

DETALLE DE LA CARGA Vehículos - Efectos Clase V

CANTIDAD	DESIGNACION DEL BULTO	PESOS ~~Kg~~ TON	SUP/ VOL (metros)
7 (siete)	Mercedes Benz 1114	23,345	283,64
1 (uno)	Mercedes Benz 1113	3,335	40,52
1 (uno)	Dodge 600	3,500	40,52
3 (Tres)	AR 1/4 TON	0,900	12,69
4 (cuatro)	AR 3/4 TON	6,000	30,6
5 (cinco)	AR Aguatero	3,980	50,4
7 (siete)	Unimog 421	14,500	105,77
21 (veintiuno)	Unimog 416	56,700	385,45
5 (cinco)	AR Cocina	4,000	26,28
9 (nueve)	Camioneta F-100	20,43	166,32
10 (diez)	Jeep M. Benz 230	20,000	184,8
1 (uno)	AR Cisterna (1000 lts)	0,800	10,14
1 (uno)	Mercedes Benz 1517 cisterna	3,685	40,52
1 (uno)	FIAT 697	5,000	56,34
1 (uno)	Volvo - civil -	6,000	48,55
TOTAL			

Raul Iribarren
Tte
RIMte 29

HECTOR CARLOS SALINAS
Mayor. Centro [illegible]
Regional de Movimiento [illegible]

JORGE BARRERA
JEFE DE CUBIERTA

LAGO TRAFUL
ELMA S. A.

Pasajeros: Tte 1º Raúl Iribarren
Sarg Ay Ovidio Molezzi
Sarg Ay Jorge Gon
Sarg 1º Carlos Velázquez
Sarg Anselmo Regis
Dragoneante Guillermo León

SECRETO

Buques afectados a tareas de inteligencia operativa :

Buque : TIERRA DEL FUEGO II TPB : 20.717 Carga : Gral. y Co

Capitán : Néstor CURRIA Viaje N° 15

desde : 21 de abril de 1982. hasta : 15 de mayo de 1982.

Duración de la tarea : 24 días 10 horas

Buque : GLACIAR PERITO MORENO TPB : 10.452 Carga :Frigorífica

Capitán : Néstor TANAKA Viaje N° 4

desde : 28 de abril de 1982. hasta : 4 de mayo de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 2 días 2 horas

Buque : ALTE. STEWART TPB : 8.485 Carga :Gral. y Fri

Capitán : Juan Martín LEDESMA Viaje N° 66

desde : 1 de mayo de 1982. hasta :12 de mayo de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 2 días 23 horas

SECRETO

Buques afectados a tareas de inteligencia operativa :

Buque : CHUBUT TPB : 20.717 Carga : Gral. y Con

Capitán : Hugo CONTINANZA Viaje N° 17

desde : 12 de abril de 1982. hasta : 17 de abril de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 3 días 19 horas

Buque : CHUBUT TPB : 20.717 Carga : Gral. y Con

Capitán : José STADLER Viaje N° 18

desde : 9 de mayo de 1982. hasta : 26 de mayo de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 1 día 12 horas

Buque : TUCUMAN TPB : 14.930 Carga : Gral., Frig y Cont.

Capitán : Ricardo FERRY Viaje N° 13

desde : 7 de mayo de 1982 hasta : 17 de mayo de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 3 días 18 horas

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 169

SECRETO

Buques afectados a tareas de inteligencia operativa :

Buque : RIO ESQUEL TPB : 10.070 Carga : Gral. y Fri

Capitán : Hugo PACELLA Viaje N° 27

desde : 14 de abril de 1982. hasta : 2 de mayo de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 14 horas

Buque : RIO DE LA PLATA TPB : 11.550 Carga : Gral. y Fri

Capitán : Isaac Benchetrit Viaje N° 43

desde : 14 de abril de 1982. hasta : 29 de abril de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 3 días 23 horas

Buque : RIO IGUAZU TPB : 10.070 Carga : Gral. y Fri

Capitán : Rafael SEOANE Viaje N° 30

desde : 24 de abril de 1982. hasta : 4 de mayo de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 14 horas

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMA
FOLIO
Nº 110

SECRETO

Buques afectados a tareas de inteligencia operativa :

Buque : RIO LIMAY TPB : 10.070 Carga : Gral. y Frig

Capitán : Osvaldo GRECCO Viaje Nº 38

desde : 6 de mayo de 1982. hasta : 18 de mayo de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 1 día 23 horas

Buque : GLACIAR AMEGHINO TPB : 10.452 Carga : Frigorífica.

Capitán : Eduardo ALJANATI Viaje Nº 3

desde : 12 de abril de 1982. hasta : 20 de abril de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 1 día 10 horas

Buque : MISIONES II TPB : 20.704 Carga : Gral. y Con

Capitán : Jorge FERNANDEZ RIVAS Viaje Nº 10

desde : 6 de abril de 1982. hasta : 24 de abril de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 2 días 17 horas

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 111

SECRETO

Buques afectados a tareas de inteligencia operativa :

Buque : DR. ATILIO MALVAGNI TPB : 14.930 Carga : Gral., Frig. y Cont.

Capitán : Lucio GONZALEZ SORIA Viaje N° 8

desde : 12 de mayo de 1982. hasta : 1 de junio de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 1 día 22 horas

Buque : RIO OLIVIA TPB : 10.070 Carga : Gral. y Frig.

Capitán : José STRAMANDINOLI Viaje N° 20

desde : 17 de abril de 1982. hasta : 30 de abril de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 1 día 14 horas

Buque : GLACIAR PERITO MORENO TPB : 10.452 Carga : Frigorífica

Capitán : Néstor TANAKA Viaje N° 5

desde : 6 de mayo de 1982. hasta : 19 de mayo de 1982.

Aumento en la duración del viaje : 1 día 14 horas

ADMINISTRACION GRAL DE PUERTOS

6

SECRETO

Ministerio de Economía
Secretaría de Estado de Intereses Marítimos

NOTA S.I.M. Nº 1248

BUENOS AIRES, 22 JUL 198

ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS
MESA DE ENTRADAS
23 JUL 1982
Expte. Nº 2446

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 112

SEÑOR ADMINISTRADOR

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. con relación a las medidas y procedimientos puestos en ejecución, en el ámbito de su jurisdicción, en virtud del conflicto suscitado en la zona austral del país.

A los efectos de disponer de la información que permita canalizar convenientemente la experiencia recogida y en función de las competencias de esta Secretaría, solicito quiera disponer la remisión del detalle de dichas acciones.

A modo de guía, este informe podría abarcar los siguientes aspectos:

1. Requerimientos de las Fuerzas Armadas, procedimientos empleados, inconvenientes y sugerencias.
2. Convocatoria de personal. Régimen de excepciones.
3. Retribuciones del personal convocado (Ley 22.580).
4. Requisiciones. Régimen Legal y procedimientos empleados.
5. Relaciones de dependencia y cooperación.
6. Comunicaciones y Transportes.
7. Seguridad en general y en objetivos.
8. Personal extranjero, situación, actuación, prescindibilidades.
9. Gastos y reintegros.

Saludo a Ud. atentamente.

[illegible] CIRO GARCIA
SECRETARIO DE INTERESES MARITIMOS

AL SEÑOR ADMINISTRADOR GENERAL DE PUERTOS
CAPITAN DE NAVIO (RE) Dn. JOSE A. MORALES
S / D

GIRO A

SECRETO

Ref: Expte. 2446-I-982-AGP.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 113

AGP

Administración General de Puertos
Empresa del Estado

BUENOS AIRES, 9 SET 1982

Inf.AGP.N° 620 /82

//ÑOR SECRETARIO DE INTERESES MARITIMOS:

De acuerdo a lo requerido se eleva informe sobre las acciones emprendidas por la Empresa con motivo del conflicto suscitado en la zona austral.

ADJ/informe en 8 fojas.

CAP. DE NAVIO (R.E.) JOSE ANTONIO MORALES
ADMINISTRADOR GENERAL DE PUERTOS

ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS FOLIO
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 114

Informe

Temario

1 Personal

1.1. Personal convocado.

1.2. Régimen de excepciones.

1.3. Personal extranjero.

2 Material

2.1. Requisiciones.

2.2. Redistribución del material de utilaje.

2.3. Material entregado para uso fuera del ámbito portuario.

2.4. Material perdido o no restituído.

3 Servicios Prestados

3.1. Requerimiento de las F.A.

3.2. Relaciones de dependencia y cooperación.

3.3. Servicios prestados en los distintos puertos.

4 Comunicaciones

5 Seguridad

5.1. Edificio SIM y AGP.

5.2. Ptos. bajo jurisdicción de AGP.

5.3. Servicios civil de la Defensa.

6 Gastos y reintegros

DESARROLLO

1 Personal.

1.1. Personal convocado.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 115

1.1. 1 Trigo, Oscar Alberto DNI.11.340.698- CL. 1954 - Legajo N° 05509. perteneciente al Dpto. Técnico (División Talleres Complementarios). Fue convocado por la Fza. Ejército desde el 8-4-82 y reintegrado al servicio 1-7-82.

1.1. 2 Mares, Jorge Oscar DNI 13.730.834 CL. 1959 - Legajo N° 07565. perteneciente al Dpto. Explotación (Pto. Nuevo 2da.) Fue convocado por la Fza.Ejército al servicio el 3-7-82.

1.1. 3 No surgieron inconveniente con el personal convocado y se liquidaron sus remuneraciones de acuerdo a la ley 22.580- y decreto 886/82.

1.2. Régimen de excepciones.

1.2. 1 No hubo novedades con respecto al personal comprendido dentro del régimen de excepciones.

1.3. Personal Extranjero

1.3. 1 La cantidad de personal extranjero de la empresa al 31/03/82 era de 116 hombres distribuídos así:

Organismo central:	11
Adm.Pto.Bs.As.:	97
Adm.Pto.B.Blanca:	4
Adm.Ptos.Patagónicos:	4
TOTAL	116

1.3. 2 No se presentaron problemas con el personal extranjero y se arbitraron medidas de control adicionales en los puertos Patagónicos.

2 Material

2.1. Requisitorias

2.1. 1 No hubo requisiones por régimen legal.

2.2. Redistribución de material de utilaje entre puertos

2.2. 1 Atento a las necesidades que se registraron en los puertos del sur se transladaron 6 autoelevadores del Pto.de Bs.As.

La distribución fue como se indica.

//

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 116
ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS FOLIO

2.2.1. 1 Ushuaía: translado vía marítima de (2) autoelevadores marca Yale L 683/100 de 4,5Tn.

2.2.1. 2 Comodoro Rivadavia. Translado vía terrestre de (4) autoelevadores marca Yale L 683/100 de 4,5Tn.

2.3. Material entregado para uso fuera del ámbito portuario

2.3.1. Comodoro Rivadavia:

2.3.1. 1 Se facilitó a la IX Brig. Aérea una motoestibadora durante 65 días y un acoplado durante 35 días.

2.3.1. 2 Se facilitó al Batallón logístico N° 9 una motoestibadora durante 30 días.

2.3.1. 3 Se facilitó al Cte. Naval del Area una camioneta para su translado.

2.3.2. Puerto Deseado.

2.3.2. 1 Se facilitaron al Cte. del Area Naval (9) nueve acopladitos para ser destinados a las Islas Malvinas.

2.3.3. Puerto Mar del Plata.

2.3.3. 1 Se facilitaron guinches y motoestibadoras a la Base Naval y Escuela de Suboficiales de Infantería de Marina.

2.3.4. Puerto Buenos Aires.

2.3.4. 1 Se facilitaron 3 motoestibadoras y conductores durante 78 días (708 h/máquinas - 2820 h/hombre) al Cdo. de Intendencia para operar en los terrenos de la Sociedad Rural.

2.3.4. 2 Se facilitó un locotractor a la Base Naval Pto.Belgrano.

2.3.5. Puerto Corrientes.

2.3.5. 1 Se facilitaron 2 motoestibadoras al Comando de la VII Brigada de ejército.

2.4. Material perdido o no restituído

2.4.1. Material perdido.

2.4.1. 1 Se dan por perdidos los nueve acopladitos facilitados por Pto.Deseado para ser transladados a las Islas Malvinas.

2.4.2. Material no restituído.

2.4.2. 1 Un locotractor facilitado a la B.N.Pto.Belgrano.

///

ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS FOLIO
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 117

3 Servicios Prestados

3.1. Requerimientos de la Fzas. Armadas

3.1. 1 Todos los requerimientos fueron canalizados a través de los administradores de los respectivos puertos.

3.1. 2 Región Naval Necochea - Solicitó la preparación y pintado de un sector para descenso de Helicópteros y apurar las obras para provisión de agua y electricidad a buques que ya estaban previstas realizar.

3.2. Relaciones de dependencia y cooperación

3.2. 1 Con fecha 12-4-82 por telex 246 se dispone prestar máxima colaboración a las capitanías operativas a cargo de oficiales en actividad del Cdo. en Jefe de la Armada.

3.2. 2 Con fecha 28-4-82 por telex N° 300 se dispone dar curso a suministros y operaciones urgentes o prestaciones de servicio que involucren gastos requeridos por razones de defensa civil o militar.

3.2. 3 No se presentaron inconvenientes en la cooperación y relaciones en lo referente a la operativa portuaria.

3.3. Servicios prestados en los puertos

3.3. 1 Puerto Bs.As. Operaron 3 buques en carga al servicio de las FF.AA., (Río Neuquén, Formosa y Ceibo) y varios buques de Transporte Navales.

Se utilizaron 480,5 horas de máquina y 1057 horas hombres entre el 2-4-82 al 18-6-82.

3.3. 2 Puertos Patagónicos.

3.3.2. 1 Comodoro Rivadavia.
No hubo operaciones con buques.

El Cte. Irizar desembarcó heridos operando desde la rada sin entrar al puerto.

Se facilitó a la Infantería de Marina un ala del galpón N° 2 el que fue ocupado durante 15 días con tropas y pertrechos.

3.3.2. 2 Puerto Deseado

Operaron: 1 buque de guerra, 8 auxiliares de la Marina de Guerra, 3 pesqueros auxiliares de la Armada y 4 mercantes al servicio de las FF.AA.
A todos se le facilitó agua.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 118

ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS FOLIO

Diez de estos buques trabajaron con elementos y personal de AGP.

Se facilitó un galpón por 60 días para depósito de pertrechos.

El Sr. Cte. del Area Naval utilizó el servicio telefónico del puerto.

3.3.2. 3 Punta Quillla

Operaron 6 buques auxiliares de la Marina de Guerra y 8 mercantes al servicio de la FF.AA.

Utilizaron 46 turnos de motoestibadoras y 12 turnos de grúa, el utilaje fue operado por personal de AGP.

Se suministro agua a 9 buques.

Se facilitó el galpón de almacenaje y el pabellón Sanitario a la FF.AA. durante 70 días.

3.3.2. 4 Río Gallegos.

Operaron 3 buques de la Armada y 1 buque mercante al servicio de la FF.AA.

Se facilitaron personal y utilaje para la operación.

3.3.2. 5 Ushuaia.

Operaron 4 buques de la Armada, 3 buques auxiliares y 2 mercantes.

Se les proveyó agua a todos los buques que operaron.

Se facilitó personal y utilaje a 4 de los buques que operaron.

3.3.3. Administración Bahía Blanca.

3.3.3. 1 Puerto Madryn.

Operaron 6 buques de guerra de la Armada.

Se proveyó agua por un total de 8500 m3.

Se facilitó grúa y personal en horario nocturno.

Operaron 3 buques británicos con prisioneros prestándosele al Camberra servicios de guinche para planchada.

3.3.3. 2 Bahía Blanca.

Operaron 2 buques auxiliares de la Armada.

///

Se le suministraron 450 m3 de agua.

Se facilitó grúa y personal en horario nocturno.

3.3.4. Puerto Quequén.

No operaron buques de guerra ni mercantes al servicio de las FF.AA.

3.3.5 Puerto Mar del Plata.

No operaron buques de guerra ni mercantes al servicio de las FF.AA.

3.3.6. Puerto Rosario.

No operaron buques de guerra ni mercantes al servicio de las FF.AA.

3.3.7. Puertos paraná Inferior.

No operaron buques de guerra ni mercantes al servicio de las FF.AA.

3.3.8. Puertos Paraná Medio.

3.3.8. 1 Puerto Santa Fe.

Operaron 4 buques mercantes al servicio de las FF.AA. en carga con pertrechos y equipos.

Operaron 3 buques mercantes al servicio de las FF.AA. en descarga.

Se facilitó depósito, plazoleta, tracción ferroviaria, utilaje y mano de obra.

3.3.9. Puerto Paraná Superior.

No operaron buques de guerra ni mercantes al servicios de las FF.AA.

3.3.10. Puertos Río Uruguay.

No operaron buques de guerra ni mercantes al servicio de las FF.AA.

4 Comunicaciones

4.1. Con fecha 2-4-82 y ante eventual empleo de la red radioeléctrica de AGP. por las FF.AA. se dispone guardia permanente hasta el 16-6-82.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N 120

4.2. Con fecha 12-4-82 por nota N° 3-C-Op-982 se informa a la Subsecretaría de Comunicaciones que por razones de emergencia nacional la Empresa puede verse necesitada de utilizar la frecuencias 4705,5 KHZ, 7737 KHZ y 13641,5 KHZ fuera de los horarios establecidos.

4.3. Con fecha 12-4-82 por telex N° 247 se suspenden información relativa al movimiento de buques. Como asimismo se suspende la canalización por radio de las informaciones de relativa importancia.

4.4. Con fecha 24-4-82 por telex n° 294 se informa que por aplicación del Art. 70 de la ley 19798 cesaron las emisiones en frecuencia portadora 2898,5 KHZ con fecha 22-6-82 se reintegra el servicio.

4.5. Con fecha 30-4-82 Telex 216. Se informa que por aplicación del Art. 70 de la ley 19798 cesaron las emisiones en frecuencia portadora 2757,5 KHZ con fecha 22-6-82 se reintegró el servicio.

4.6. Con fecha 28-6-82. Se deja sin efecto medida sobre información movimiento de buques e información de importancia.

5 Seguridad

5.1. Edificio SIM y AGP.

5.1. 1 Rol de emergencia. Con fecha 11-5-82 mediante resolución N° 43-SIM-82 se concreta un rol de emergencia para la SIM. y AGP.

5.1. 2 Capacitación.

Se realizaron cursos de capacitación sobre Primeros Auxilios e Incendio.

5.1. 3 Brigadas de Servicio.

Se constituyeron 4 Brigadas.

. Comunicaciones. Servicio Médico, Servicios Generales y Vigilancia.

5.1. 4 Todo el rol de emergencia se centralizó en cuatro supervisores y una comisión coordinadora presidida por el Jefe de Seguridad de AGP. e integrada por personal de AGP y SIM.

5.1. 5 Medidas Auxiliares.

Señalación de vías de evacuación.

Adecuación de recintos para refugio .

Iluminación de emergencia.

Instrucciones de defensa civil.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 121

5.2 Puertos bajo jurisdicción de AGP.

5.2.1 Se difundieron instrucciones de defensa civil, emanadas del M.de Defensa, a efectos de capacitar para la emergencia, no sólo en el trabajo, sino además en el hogar, informando sobre los códigos de señales y alertas.

5.3 Servicio civil de la defensa.

5.3.1 Por intermedio de la Gerencia Técnica Dpto. Seguridad y -- Dpto. Relaciones Industriales se elaboró el Plan para la ejecución de la convocatoria para el Servicio civil de la Defensa en el ámbito de todos los puertos de jurisdicción de AGP.

5.3.2 Se confeccionaron los listados de objetivos a proteger por sectores portuarios y zonas de mayor riesgo y vulnerabilidad la que fue remitida a la SIM.

6 Gastos y reintegros

6.1. Servicios prestados y gastos incurridos.	2.340.190.739
6.2. Valor elementos perdidos. (9 acopladitos) valor residual	25.136.918
6.3. Valor elementos no devueltos. (1 locotractor a la Base Naval Belgrano) valor residual	819.481.549

C.O.A.C.
EXP. E. INTERNO Nº 0509

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 6-B-5

CLASIFICADO

Petroleros YPF

YPF

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 122

Yacimientos Petrolíferos Fiscales
Sociedad del Estado
Presidente

NOTA B.42/O. N° 620.-

BUENOS AIRES, 1 DIC 1983

SEÑOR SECRETARIO GENERAL

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., con referencia a la información solicitada en oficio SGNA, IO4 N° 212/83.

Al respecto, se adjuntan los informes de los buques tanques "PUERTO ROSALES", "CAMPO DURAN", "LIBERTADOR SAN MARTIN", "CABO ESPIRITU SANTO", "FLORENTINO AMEGHINO" e "INGENIERO JULIO KRAUSE", destacándose que el correspondiente al B/T. "PUERTO ROSALES" Nota B.42 "PR" N° 101/82 abarca desde el 19 de Abril al 16 de Mayo de 1982.

Saludo a Ud. atentamente.

DR. JUAN M. BUSTOS FERNANDEZ
PRESIDENTE

DPTO. INT. MARITIMOS
Entró 06 DIC 1983

TRAMITE INTERNO		
	Div. "A"	X
	Div. "B"	
	Div. "C"	
	Div. "D"	
	Secretaria	

Salió

AL SEÑOR SECRETARIO GENERAL NAVAL
Contraalmirante Dn. Joaquín H. GOMEZ
S / D.

ARCHIVO GENERAL ARMADA
FOLIO
Nº 123

B/T PUERTO ROSALES

NOTA . B.42 "PR" Nº 101/82

A bordo, 17 de Mayo de 1982

Señor
Gerente de Transporte Marítimo y Fluvial
S/D

AS/ OPERATIVOS ABASTECIMIENTOS
FLOTA A.R.A.

Dia 19: A 0410 horas se zarpada de la Plata cargados con:

	J.P.1.	Turbo Naval	Gas Oil	F.Oil Naval
M3.a 15º:	6.073,782	1.917,060	3.890,429	4.840,366
Dens.a 15º	0,8036	0,8397	0,8394	0,9289
Tons.	4.880.891	1.609,764	3.265,626	4.496,216

Días: 20 y 21: En navegación
" 22: A 08.20 hs. se fondea en Rada Km.3 en Espera de órdenes y muelle libre.-
" 23: A 11.40 horas libera muelle b/t La Plata se inicia maniobra de atraque a Muelle Mosconi.-
A 14.10 horas amarrados. A 16.20 horas manguera JP1 conectada, cuendo se pide iniciar descarga JP1 se recibe órden de no descargar JP1 , por lo que se desconeta manguera JP1 y se inicia conección manguera Gas Oil . A 16.50 horas manguera conectada. A 17.00 horas inicia descarga de Gas Oil suspendiéndose de inmediato por rotura junta manguera. A 17.30 horas cambiada la junta se reaunuda descarga Gas Oil . A 17.40 horas sàlta Térmico Bomba nº 4 por alta contra presión , se pasa a operar con bomba nº 1 , Reanudándose descarga a 17.55 horas. A 18.00 horas se recibe órden de descargar JP1 , suspendiéndose descarga Gas Oil. A 18.20 hs. se inicia desplazamiento de línea finalizando a 18.30 A 18.40 manguera gas oil desconectada. A 1920 manguera JP1 conectada, A 1930 inicia descarga JP1 a 24.00 descargando sin novedad.-

Dia 24: De a02.00 a 0505 suspendida descarga por rotura tubería en tierra.-
de 0910 a 1205 Suspendida descarga por pérdida en manguera en tierra.- Cambiandose un tramo de la misma. A 24.00 hs. descargando sin novedad.-

Dia 25: A 0930 hs. se recibe orden del Comando Naval de la zona Cap. Galli que el buque debe zarpar el dia 26 de

////

de Abril a 10.00 horas. A 22.30 horas se suspende descarga de JP1 . Para descargar Gas Oil por necesidades de la Planta. A 2350 horas manguera JP1 desconectada y manguera Gas Oil conectada. A 2400 en espera de autorización iniciar descarga Gas Oil .-

Dia 26: A 00.20 horas se inicia descarga Gas Oil . a 09.00 horas se para descarga para dar cumplimiento a la hora de zarpada. 0930 horas desconectada. A 09.45 horas final liquidación . A 0950 se inicia maniobra . A 1030 horas se zarpa en demanda de posición ordenada.-

PRODUCTOS DESCARGADOS

	ANTES		DESCARGADO		REMANENTE	
	JP1	Gas Oil	JP1	Gas Oil	JP1	Gas Oil
M3 al 15º	5.996.992	3.868.200	4.261.692	1.560.800	1.735.300	2.307.400
Tn	4,773.606	3.265.921	3.392.307	1.317.783	1.381.299	1.948.138

Dia 26: A 24.00 horas navegando sin novedad.-

Dia 27: A 24.00 horas navegando sin novedad.-

Dia 28: A 08.20 horas se llega a posición acordada dando cumplimiento a lo ordenado de estar antes de las 12.00 horas del día 28. Se permanece navegando en zona en espera de ordenes . a 11.00 se recibe orden de estar a 1400 horas en determinada posición . A 14.00 horas posición acordada a 14.15 horas rumbo y velocidad ordenados . A 1420 horas listo para aproximación del ARA Piedrabuena. a 1425 horas inicia aproximación ARA Piedrabuena a 1445 horas se pasa 1ra. guía .
A 1530 andarivel maniobra pasado. a 1515 se pasa manguera de Fuel Oil naval la cual no puede conectarse debido a fuertes rolidos de ambos buques por tener el mar de banda de estribor. Por el rumbo ordenado. A 1540 se desiste maniobra por lo indicado precedentemente. A 15.45 horas se cobra la manguera. 1550 largan andarivel y se aparta el destructor ARA Piedrabuena acordandose otro punto y rumbo para efectuar transvase. A 1630 horas en punto ordenado a rumbo y velocidad acordados. A 1645 listo para aproximación ARA Piedrabuena. a 165o inicia aproximación . A 1700 al costado se pasa 1ra. Guia . A 1705 se pasa andarivel . A 1710 fijado andarivel en ARA Piedrabuena. se pasa manguera F. Oil naval . A 1720 manguera conectada. a 1725 inicia bombeo entrega Fuel Oil Naval. A 1820 finaliza entrega FON por órden del ARa Piedrabuena. a 1830 hs. manguera desconectada y descarga liquidada. Total descargado.-

Fuel Oil Naval

M3. a temper.	282, 100	M3. a 15?	278,709	Tons.	258.893
Dens. a 15º	0,9289	Temperatura	32 ºC		

A 1835 horas se aparta ARA Piedrabuena y se navega a buscar fondeadero ordenado . A 20.20 horas se fondea en lugar

////

indicado, a 20.20 hs. se fondea en lugar indicado . a 24.00 fondeados sin novedad.-

Dia 29 Fondeados

Dia 30 A 07.30 hs. se vira ancla.-
A 08.50 a rumbo y velocidad ordenados inicia aproximación ARA Piedrabuena. a 09.00 se pasa andarivel a 0915 manguera conectada a 0920 inicia bombeo a 0955 finaliza descarga. a 10.00 manguera desconectada y descarga liquidada.-
Total descargado fuel oil naval:

m3 a temp.	M3. a 15ºc	tons.	Dens. a 15ºc.	Temperatura
137,800	135,372	125,747	0,9289	40ºc

A 10.10 se larga andarivel y se parta el ARA Piedrabuena
A 10.20 a rumbo y velocidad inicia aproximacion destructor ARA BOUCHARD . a 1040 al costado se pasa andarivel. a 1045 se pasa manguera. a 1100 manguera conectada . inicia bombeo de fuel oil naval. a 1145 horas finaliza bombeo. a 1155 hs manguera desconectada. 12.00 se larga andarivel y descarga liquidada.
Total descargado fuel Oil naval.-

m3. a temp.	M3. a 15ºc	Tons.	Densid. a 15ºc	Temperatura
155,900	153,153	142,264	0.9289	40ºC

A 12.05 se aparta del costado el ARa Bouchard. Se Navega con marcha reducida para efectuar cambio de pasteca maniobra amantillo sengunda bandeja de manguera de babor, por haberse trabado el alambre entre la quijada y la roldana de la pasteca, inutilizando la misma. A 1430 maniobra lista para recibir a buque a abastecer. a 15.00 a rumbo y velocidad inicia aproximación crucero ARA Gral Belgrano. a 15.15 hs. se pasa guia.a 1525 se pasa andarivel. a 15.30 manguera desconectada. A 15.57 inicia bombeo a 16.30 hs. interrumpo por desborde en el crucero ARA Gral Belgrano
A 16.45. manguera desconectada. A 17.00 se separa el crucero y descarga liquidada.-
Total descargado fuel Oil Naval

M3. a Temp.	M3. a 15ºC	Tons.	Dens. a 15ºC	Temperatura
99.430	97.678	90.733	0,9289	40ºC

A 17.00 se navega en procura fondeadero . A 1855 se fondea a 24.00 horas fondeados sin novedad.-

Dia 1 de Mayo : A 0325 se zarpa . A 07.56 posición coordinada previamente A 08.30 se pone y rumbo y velocidad ordenado. A 09.00 a rumbo y velocidad inicia acercamiento crucero ARA Gral. Belgrano

A 0925 al costado. A 0930 se separa por alarma ataque aereo A 0950 nuevamente a rumbo y velocidad reinicia acercamentio el Crucero a 0955 al costado se pasa andarivel. a 1000 se pasa manguera de trasvase. a 1020 manguera conectada inicia bombeo de fuel oil naval. a 1022 se suspende por problemas en crucero. a 1025 reinicia bombeo. a 1200 por efectos del rolido se engancha, trabandose , andarivel maniobra manguera babor entre roldana y quijada de la pasteca del palo macho. a 1210 por efecto de otro rolido intenso se corta andarivel continuandose abastecimiento operando manguera con los amantillos de la misma. Al cortar el andarivel se solto de la manguera uno de sus carriles cayendo al agua y perdiendose. A 1300 finaliza bombeo a 1310 manguera desconectada y descarga liqudada.-
Total descargado fuel oil naval

M3. a temp.	m3. a 15ºC	Tons.	Densid. a 15ºC	Temperatura
429,600	421.173	391.744	0.9289	40ºC

A 13.20 se separa crucero Gral Belgrano navegandose en demanda de fondeadero ordenado.De 1430 a 1600 se navega a marcha reducida de popa al viento y mar para cambiar pasteca de palo macho de babor y colocar nuevo andarivel. A 1915 se fondea en lugar indicado. A 19.00 quedo maniobra lista a operar. A hs. 24.00 fondeados sin novedad.-

Dia 2 de Mayo: Aproximadamente a 1815 hs. se nos informa por VHF que se deberá zarpar cuando se ordene para ir a zona de encuentro. A 2145 hs. se confirma la orden de zarpada a 2245 se zarpa Por efecto del mar y viento el buque rola y cabecea en forma muy intensa a 24.00 hs. navegando con maquina reducidda por efecto del mar y viento.!

Dia 3 de Mayo: A 0110 se recibe orden por VHF de volver al fondeadero de donde se habia zarpado. Se maniobra para volver y se hace mas lastre para reducir esfuerzos del buque. a 06.00 se fondea en sitio ordenado, debido al intenso mar de fondo del NNW la cadena trabaja con alguno entrechonazos fuertes por lo que a 10.00 hs. se zarpa para evitar el riesgo de corte de la misma.Navegandose en la zona en espera que el viento que sopla del SW aplaque el mar de fondo. Se navega con un solo motor. A 14.45 habiéndo mejorado las condiciones se fondea en zona ordenada. A 08.00 se recibió telegra del Comando Naval de Ushuahia de permanecer en el lugar donde se esta fondeado. A 24.00 fondeados sin novedad.- Personal de cubierta en arrancho de maniobras de mangueras y limpiezas de cubierta.

Dia 4 de Mayo: Se continua fondeado, personal marinero en arrancho pañol proa estribor, ablandando dos pastecas andarivel maniobra estribor en palo macho. Se sacan pastecas de maniobras mangueras de popa y se mandan a taller en maquinas, para efectuarles el recorrido general. A 2400 sin novedad.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 127

Dia 5 de Mayo# Se permanece fondeado , personal marinero ablanda y desmonta pasteca de 1er. bandeja de la manguera estribor en palo macho. Se coloca pasteca andaribel estribor en palo macho, son las pastecas de la maniobra de popa, ya que las que tenía la maniobra se estaban abriendo en las quijadas y durante la primer operación seguramente se trabaría el andarivel. se colocaron las pastecas de la maniobra de manguera de popa por no disponer de pasteca de repuesto ya que las recibidas en Puerto La Plata son demasiados debiles. Se armó tambien la pasteca de la primer bandeja luego de ser recorrida y reparada a 24.00 hs. sin novedad.

Dia 6 Mayo : Se continua fondeado, personal marinero recorriendo sistema incendio. se desmonta pasteca segunda bandeja manguera estribor en palo macho, se la recorre y se la vuelve a instalar, Se desmonta farol proa de palo babor por estar deteriorida al ser sido golpeado por la maniobra de esa banda durante las operaciones.

Dia 7 Mayo: Fondeados. marineros cambian dos pastecas de amantillos de la maniobra de manguera debabor y la pasteca de la 3er. bandeja de la maniobra de estribor. ambas en palos machos. a 12.15 se recibe orden de zarpar hasta una zona determinada al sur de la provincia de Bs.Aires. A 13.05 se zarpa . a 2130 al confirmarse la extension de la zona de bloqueo con Gran Bretaña se maniobra para ir a buscar las 12 millas de la costa y se determina reunir a los Oficiales en Consejo para coordinar los pasos a seguir. Por mayoria del Consejo se resuelve, dado que la orden de zarpada fue emitida con fecha 6 a 1955 horas ir a fondear a Bahia San Sebastian en espera de contestación al radio que se envia solicitando instrucciones al respecto. A 24.00 navegando sin novedad.-

Dia 8 de Mayo A 0130 hs. se fondea en Bahia San Sebastian A 0430 se recibe orden de continuar viaje hasta la zona antes indicada a 0510 hs. se zarpa haciendose desde ese momento navegacion dentro de las 12 millas de la costa. A 2400 sin novedad.-

Dia 9 de Mayo Navegando sin novedad, personal marinero en trabajos mantenimiento maniobras de operaciones normales y arrancho de pañoles .

Dia 10 de Mayo: En navegación, personal marinero en trabajo de conservacion superstructura y cubiertas .

Dia 11 de Mayo: A 0915 se fondea en zona de encuentro ya determinada. Se continuan trabajos conservación y se cambian una junta de manguera de la maniobra de estribor. A 16.00 se recibe orden de destacarse a otro fondeadero. a1705 se zarpa a 24.00 navegando sin novedad.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 18

Dia 12 de Mayo: A 0135 se fondea en zona indicada, personal continua en trabajos conservacion cubiertas. a 2400 fondeados sin novedad.

Dia 13 de Mayo: A 14.00 horas se solicito atencion médica para Cabo Mar Aranda Paulino que se encontraba con mucho dolor zona lumbar, al no haber respondido al tratamiento que se le viene haciendo desde el día 3 de Mayo en que con motivo de un esfuerzo al estar moviendo unos tambores de 200 litros se resintió esa zona, teniendo antecedentes de haber sido operado de hernia de disco años atras. A 2245 horas embarco Medido Dr. Capristo que revisa a Aranda indicando que la lesión no es de gravedad no siendo urgente su desembarco y que debe continuar con descanso y tratamiento antiinflamatorio. A 2340 se retira el medido . A 24.00 hs. sin novedad.

Dia 14 de Mayo: Fondeados sin novedad.

Dia 15 de Mayo A 0005 se recibe radio indicando tomar puerto Galvan A 0055 se zarpa . A 1150 en proximidades boya 4 canal Bahia Blanca se fondea en espera Practico disponible en Boya 11. A 1210 se recibe comunicacion de Muelle Puerto Rosales que se dispondria de Practico de las 1430 hs. en boya 11 . a 1345 hs. se zarpa . A 1350 se recibe orden del Destructor Domeq Garcia que se debe permanecer fondeados en espera de una Comisión de Prefectura y del Practico . A 1420 se vuelve a fondeadero en boya 5. A 1505 se vira ancla para embarcar comisión . A 1515 hs. embarca comisión de Prefectura . A 1530 hs. se recibe autorización del Domeq Garcia de continuar navegando y embarcar practico en boya 11 . a 1535 se inicia entrada . A 1710 embarcan Practico Ria Se navega a maquina despacio haciendo tiempo para que crezca la marea . A 200 al traves de boya 22. A 2125 finalizó practicaje de la Ria y se inicia el del Puerto. A 2150 se fondea en Rada B de Ing. White, en espera de remolcadores A 2245 se toman remolques . a 2350 entrando a Darsena del muelle Nacional . A 2400 pasando Cabos.-

Dia 16 de Mayo A 0030 finalizado remolques. a 0045 buque amarrado en muelle nacional sitios 17/18.-

RADAMES OSCAR LUPPI
CAPITAN

FOLIO 129

A bordo, 27 de junio de 1982.-
NOTA B.42 SECRETO "PR" nro.121/82

Señor Gerente
Transporte Marítimo y Fluvial
S/D.-

REF.: VIAJE NRO. 223

El 31-5-82 a 12.00 hs. se zarpa de Puerto Belgrano iniciándose viaje nro. 223 con destino a Bahía Camarones, con :

JP1 :

1.613 m^3 a 16ºC
1.611 " a 15ºC
1.294 tn.

GAS-OIL :

2.612 m^3 a 16ºC
2.610 " a 15ºC
2.190 tn.

FUEL-OIL NAVAL :

3.783 m^3 a 40ºC
3.716 " a 15ºC
3.452 tn.

TURBO NAVAL :

2.335 m^3 a 16ºC
2.333 " a 15ºC
1.960 tn.

AGUA TRATADA :

475 m^3

En maniobra de zarpada colaboran renolcadores " QUERANDI " a proa " CHIRIGUANO " a popa y " TEHUELCHE " de apoyo. A 12.20 hs. se larga remolques. A 12.30 hs. finaliza practicaje de puerto iniciándose el de la Ría que finaliza a 13.55 hs. en boya 11. A 15.12 hs. en boya 04 se sale del SISTEMA.

A 16.05 hs. se fondea en latitud 39º23'S, longitud 61º39'W, ancla de babor, 6 grilletes al agua, por rotura de manguito de circulación de agua al enfriador de aceite de la caja reductora de motores principales. Se procede al cambio del mencionado manguito, tarea que finaliza a 17.05 hs. Se comienza a virar ancla de babor, maniobra que se hace lenta y dificultosa por falla en válvula reguladora de presión de aceite. Por esa causa no se consigue seguir virando cuando aún se estaba fondeado con 2 grilletes al agua. Se colabora con la ayuda de un alambre con el cabrestante de estribor, reanudándose maniobra. A 20.00 hs. ancla arriba se reanuda viaje, pero solo haciendo uso de la máquina de babor por rotura de válvula de comando de aire de regulador de over speed.

Junio 1 a 00.40 hs., superado el inconveniente señalado se continúa navegación a toda fuerza con ambos motores

Cap. de Ultramar EDUARDO
CAPITA
PUERTO a/c

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 130

A 15.00 hs. en latitud 41º01'.8S., longitud 64º67'.4W., se navega solamente con motor de babor en servicio por cambio de 3 inyectores del motor principal de estribor. A 17.05 hs. se pone en servicio el motor de estribor continuándose a toda fuerza.

Junio,2, en latitud 43º05'S., longitud 64º14'W. se recibe órden de navegar con destino a Faro de Río Negro por lo que se altera la derrota. A 09.30 hs. se comprueba existencia de agua en tanques de cargamento que contiene combustible, la que es pasada al tanque 5 C.de slop. Ver acta.

Junio 3, en zona indicada, se prueba con varilla y pasta en tanques de gas-oil la existencia de agua. El resultado es negativo. A 10.16 hs. habiéndo pasado por la banda de estribor manguera de cargamento al buque "DRUMMOND" y estando el chicote de la misma a su costado, el Comandante de ese buque solicita se inicie bombeo para verificar calidad de gas-oil. A tal fin se inicia la operación indicada a 10.20 hs. suspendiéndose a 10.23 hs. A 10.30 hs. manguera conectada. A 10.35 hs. se inicia bombeo notándose pérdidas en la brida de la primera banana y en la existente entre la segunda y tercer bananas. A 10.47 hs. finaliza transferencia de combustible. A 10.50 hs. manguera desconectada. La Corbeta "DRUMMOND" manifiesta haber recibido agua con el gas-oil.Finaliza maniobra del "DRUMMOND" a 10.57 hs. Cantidad de gasoil bombeada 69,7 m3 a 16ºC, 60,650 a 15ºC, 50,910 tn. Ver Acta.

A 11.35 hs. se pasa por banda de estribor manguera de cargamento a la Corbeta "GRANVILLE". A 11.40 hs. con chicote de manguera al costado, Comandante de la Corbeta solicita se bombee gas-oil para sacar muestra. A 11.43 hs. se suspende bombeo. A 11.52 hs. manguera conectada, se bombea gas-oil de 11.53 hasta 12.07 hs. Se bombearon 51,159 m3 a 15ºC de gas-oil, equivalentes a 42,942 tn. Ver acta. A 12.17 hs. se aleja Corbeta "GRANVILLE". Se recibe órden de fondear en proximidades del Faro Río Negro. A 15.25 hs. en latitud 41º05'.3 S., longitud 62º47'.0 W., se fondea ancla de estribor 7 grilletes al agua con boyarin. Los sondajes durante la transferencia del petróleo fueron tomados con rolidos. A 24.00 hs. sin novedad.

Junio 4 a 20.40 hs. se recibe órden de zarpar y navegar en procura de fondeadero en proximidades boya 04. Se prepara máquinas y virada ancla, siendo las 21.02 ha. se reanuda viaje.

Junio 5 a 06.30 hs. se fondea ancla de estribor con boyarin, 6 grilletes al agua, en latitud 39º16'.8S, longitud 61º40'.2 W. A 24.00 hs. sin novedad.

Junio 6, durante el día se sienten fuertes y continuos golpes en la pala de timón provocados por la acción del mar sobre esta, por el excesivo huelgo entre perno y buje de la misma. Con miras a evitar averías se envía mensaje a autoridad naval indicando situación y solicitando navegar en las proximidades o entrar a dique para reparar.

Junio 7 a 15.45 hs.se recibe órden de permanecer navegando entre boya 04 y Faro Segunda Barranca dentro de las 12 millas de la costa. A 16.30 hs., con ancla arriba se inicia derrota indicada.

ARDO RADIVOJ
ITAN
TO ROSALES

Junio 8 a 12.58 hs. en latitud 39º22'S. longitud 61º41'W. se recibe órden de navegar con destino a Faro Río Negro para fondear o navegar dentro de las 12 millas de la costa entre bahía Rosas y Punta Rasa. Se navega en procura del destino indicado.

Junio 9 a 10.10 hs. se fondea con boyarin ancla de estribor 7 grilletes al agua, en latitud 41º05'.8S, longitud 62º47'.5W. y se permanece con una bomba de timón en servicio. A 21.00 hs. se recibe órden de navegar hasta proximidades de boya 04 para reaprovisionar el día 10-6-82 a 08.00 hs. a buque de A.R.A. A 21.28 hs. con ancla arriba se zarpa.

Junio 10 a 07.50 hs. en proximidades de boya 04, navegando con tormenta eléctrica, se informa a buque "SEGUI" que se considera riesgosa la maniobra de transferencia de combustible de persistir condiciones del tiempo. Responde que indique cuando considero oportuna la misma. A 08.25 hs. se informa que se dan las condiciones. A 09.53 hs. con buque A.R.A. "SEGUI" navegando a 30 m. del costado de babor se inicia transferencia de fuel-oil naval y más tarde de agua tratada. Se observan pérdidas en la línea de manguera de agua tratada. A 12.40 hs. finaliza maniobra de transferencia habiéndose bombeado fuel-oil naval 250 m3 a 36ºC, 247,175 m3 a 15ºC, 229,6 tn. y agua tratada 104 m3, se adjunta acta. A 12.57 hs., con manguera a bordo, se continúa navegación con destino a proximidades Faro Río Negro. A 21.22 hs. en latitud 41º05'.8S, longitud 62º47'.5W. se fondea ancla de estribor con boyarin, 7 grilletes al agua, manteniéndose una bomba de timón en servicio.

Junio 11, 12 y 13 fondeados sin novedad.

Junio 14 a 16.22 hs. con viento y mar fuerza 7 del SW, sintiéndose fuertes golpes en pala de timón se informa que por el motivo antedicho se virará ancla y se navegará entre Bahía Rosas y Punta Rasa. A 16.30 hs. con máquina lista y ancla arriba se inicia navegación. Desde las 18.45 hs. se navega solo con un motor sin novedad.

Junio 15, se navega con amplio rolido por viento y mar fuerza 7 SW. Desde 03,50 hs. se navega con ambos motores. El buque rola y cabecea embarcando golpe de mar sobre cubierta. A 23.50 hs. se recibe órden de " Destacarse zona el Rincón, autorizado a fondear o permanecer navegando entre boya 04 y Faro Segunda Barranca."

Junio 16 a 00.20 hs. marcando Faro Río Negro al azimut verdadero 265, distancia a la costa 6 millas se cae a babor y se hace derrota para cumplimentar órden recibida. A 10.30 hs. en latitud 39º15'.9S, longitud 61º39'.7 W., se fondea ancla de estribor con boyarin, 7 grilletes al agua. A 24.00 hs. fondeados sin novedad.

JUNIO 17, fondeados sin novedad.

JUNIO 18, a partir de 20.00 hs. se escuchan fuertes golpes en pala de timón. Se informa a Unidad Naval que por esa causa se navegará entre boya 04 y Faro Segunda Barranca. A 23.00 hs. se zarpa. A 24.00 hs. navegando sin novedad.

JUNIO 19, a 17.30 hs. se fondea ancla de estribor 7 grilletes al agua en latitud 39º17'S., longitud 61º36'W. A 24.00 hs. sin novedad.

JUNIO 20, fondeados sin novedad.

JUNIO 21, a 20.30 hs. se recibe órden de navegar con destino a Puerto Madryn. A 21.50 hs. se zarpa. A 24.00 hs. navegando sin novedad.

DUARDO RADIVOJ
PITAN
RTO ROSALES

Junio 9 a 17.20 hs. en latitud 39°22'[illegible], longitud 61°41'W. se recibe orden de navegar con destino a Faro Río Negro para fondear o navegar dentro de la 4 milla de la costa entre bahía Rosas y Punta Rasa. Se navega en procura del destino indicado.

Junio 9 a 19.10 hs. se fondea con boyarín ancla de estribor 7 grilletes al agua, en latitud 41°05'.8S, longitud 62°47'.5W. y se permanece con una bomba de tirón en servicio. A 21.00 hs. se recibe orden de navegar hasta proximidades de boya 04 para posicionarse el día 10-6-82 a 05.00 hs. a [illegible] de boya A. [illegible] 23 hs. con ancla arriba se zarpa.

Junio 10 a 07.55 hs. en proximidades de boya 04, navegando con corriente [illegible], se informa a buque "Durell" que se comenzará desde allí la maniobra de transferencia de combustible de popa [illegible] condiciones del tiempo. Luego de que [illegible] la misma. A 08.25 hs. se informa que se dan los cabos [illegible]. A 09.55 hs. con buque A.R.A. "Durell" navegando a 5 [illegible] del costado de babor se inicia transferencia de fuel-oil naval y más tarde de agua dulce. Se observan pérdidas en la línea de manguera de agua trabada. A 12.45 hs. finaliza maniobra de transferencia habiéndose bombeado fuel-oil naval 130 m³ a 36°C, [illegible] 175 m³ a 15°C, 22,5 m³ y agua [illegible] 4 m³, estando juntos. A 12.57 hs., con mangueras a bordo, se continúa navegación con destino a proximidades Faro Río Negro. A 21.22 hs. en latitud 41°05'.8S, longitud 62°47'.5W. se fondea ancla de estribor con boyarín, 7 grilletes al agua, manteniéndose una bomba de tirón en servicio.

Junio 11, 12 y 13 fondeados sin novedad.

Junio 14 a 16.20 hs. con viento y mar fuerza 7 del SW, sintiéndose fuertes golpes en pala de timón se informa que por tal motivo se virará ancla y se navegará hacia bahía Rosas y Punta Rasa. A 16.50 hs. con máquina lista y ancla arriba se inicia navegación. Desde las 18.45 hs. se navega solo con un motor sin novedad.

Junio 15, se navega con mucho rolido por viento y mar fuerza 7 SW. Desde 01.30 hs. se navega con ambos motores. El buque rola y cabecea embarcando golpe de mar sobre cubierta. A 23.00 hs. se recibe orden de "Destacarse zona el Rincón, autorizado a fondear o permanecer navegando entre boya 04 y Faro Río Negro."

Junio 16 a 05.20 hs. navegando rumbo Río Negro [illegible] a la costa 6 millas se [illegible] y se hace [illegible] para cumplimentar orden recibida. A 10.30 hs. en latitud 39°[illegible], longitud 62°[illegible], se fondea ancla de estribor con boyarín, 7 grilletes al agua. A 17.00 hs. fondeados sin novedad.

Junio 17, fondeados sin novedad.

Junio 18, a partir de 10.00 hs. [illegible] fuertes golpes en pala de timón. Se informa a [illegible] que [illegible] boya 04 y Faro Río Negro [illegible] 23.00 hs. se [illegible]. A 24.00 hs. navegando sin novedad.

Junio 19, a las 17.20 hs. se fondea ancla de estribor [illegible] grilletes al agua en latitud 39°17'[illegible], longitud [illegible]. A 24.00 hs. sin novedad.

Junio 20, fondeados sin novedad.

[illegible]

[illegible] 20.00 hs. navegando sin novedad.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 132

JUNIO 22 navegando sin novedad.

JUNIO 23 a 09.45 hs. se fondea entribor 8 grilletes al agua en latitud 42º44'4S., longitud 64º59'2W. A 10.30 hs. amarra al costado de estribor Fragata " SANTISIMA TRINIDAD ". Se conecta manguera. A pedido de la Fragata se purga línea de cargamento de 11.00 a 11.08. A 11.22 hs. se inicia transferencia de TURBO NAVAL, finalizando a 12.10 hs. A 12.55 hs. se larga del costado. TURBO NAVAL bombeado m^3 a 12ºC/ 190,2; m^3 a 15ºC. 190,820; toneladas 160,237. Ver acta. A 24.00 hs. fondeados sin novedad.

JUNIO 24 se contrata con Agencia Marítima, una lancha para hacer dos viajes redondos entre buque y muelle para esparcimiento dotación. A 24.00 hs. sin novedad.

JUNIO 25 se contrata con Agencia Marítima una lancha para hacer un viaje redondo buque, muelle y regreso para esparcimiento dotación. A 12.42 hs. se recibe órden de zarpar y tomar Puerto Belgrano. A 13.35 hs. con máquina lista y ancla arriba se zarpa. A 24.00 hs. navegando sin novedad.

JUNIO 26 navegando sin novedad.

JUNIO 27 navegando sin novedad. A 0300 Horas se fondea Er. 7 Grilletes al agua. A 0740 horas se vira ancla y se navega a la voz del Sr. Capitán. 08.45 se fondea en proximidades de boya 17, canal principal acceso Ria de Bahía Blanca. A 11.00 horas con Práctico de la Ria a bordo y con ancla arriba se navega con destino a fondeadero reservado de la Base Naval Puerto Belgrano. A 12.00 horas con Práctico de puerto a bordo se inicia maniobra de entrada a la Base Naval. A 13.30 hs. amarrados sin novedad a Muelle Carbonera. Se adjunta Acta de combustible a bordo al arribo. Total millas navegadas viaje nº 223, 3.222 Millas. -

JUNIO 28 se descarga F. O. N., M3. a 17ºC 3.465, 14 ; M3 a 15ºC, 3.460,28 ; Toneladas 3.214, 26. Finalizó operación de descarga a 14.00 horas. se adjunta Acta de descarga. A partir de la hora antes indicada el buque queda desafectado del Comando en Jefe de la Armada.-

Secretaría de Estado de Energía y Combustibles
YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES
REPUBLICA ARGENTINA
B/T PUERTO ROSALES

Cap. de Ultramar EDUARDO RADIVOJ
CAPITAN
B/T PUERTO ROSALES

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 133

NOTA B.42 "C.D." RESERVADA nº 2/83.-

A bordo, 31 de Octubre de 1983.-

Señor Gerente de
TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL
S / D

As/Informe de Viaje.-

Atento a lo solicitado por esa Superioridad informo el desarrollo de las operaciones ,efectuadas por el buque a mi mando durante el lapso comprendido entre el 2 de Abril al 10 de Mayo // de 1982:

Día 2: A 18.30 Hs. se zarpa desde puerto La Plata con destino Base Naval Puerto Belgrano con el siguiente cargamento:

F.O.Naval	5.062 m3	4.553 Ton
Turbo Naval	1.537 m3	1.291 Ton
Gas-Oil	2.952 m3	2.476 Ton
Nafta Super	3.190 m3	2.364 Ton
J.P.1	906 m3	714 Ton
Kerosene	476 m3	375 Ton

Día 3: Navegación.

Día 4: A 12.00 Hs. se fondea en fondeadero reservado a ordenes.-

Día 5: A Ordenes.-

Día 6: A 23.30 Hs. se vira ancla para dirigirse a zona "El Rincón" a efectuar transferencia de combustible.-

Día 7: A 08.30 Hs. se inicia trasbase dando a Destructores "Piedrabuena", "Py" y "Bouchard" 243, 279 y 291 Tons. de F.O. respectivamente. A 18.00 Hs. finalizado el operativo se pone rumbo a Comodoro Rivadavia.

Día 8: Navegación.-

Día 9: A 03.20 Hs. se fondea en Comodoro Rivadavia Km. 3 a la espera de muelle libre.-

Día 10, 11 y 12: Fondeados a la espera de toma libre.-

Día 13: A 10.00 Hs. amarrados muelle Km.3 Inicia descarga.-

Día 14: Operando en descarga.-

Día 15: Por orden emitida de OCONTRAM Comdoro Rivadavia Capitán de Fragata GALLI, se cargan 175 Tons de F.O. Naval-

Día 16:A 06.50 se zarpa de muelle Km 3 con el siguiente cargamento:

//

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 134

//

F.O.Naval	4.325 m3	3.914 Tons
Turbo Naval	1.537 m3	1.291 Tons
Gas-Oil	1.471 m3	1.247 Tons

Habiendo descargado la totalidad de Nafta Super, Kerosene y J.P.1. A 07.45 Hs. se fondea en rada Comodoro Rivadavia a Ordenes.-

Día 17: A Ordenes.-

Día 18: Se recibe órden de dirigirse a proximidades de Cabo Raso.-

Día 19: A 08.30 Hs. se inician operaciones con buques de A.R.A. // "Drummound", "Guerrico" y "Granville" entregando 27, 32 y 32 Tons. de Gas-Oil respectivamente. A 14.30 Hs. finaliza operación. Se navega hacia zona próxima Faro Punta Delgada a Ordenes.-

Días 20, 21 , 22 y 23:A órdenes. Navegando.-

Día 24: Zona El Rincón se da combustible a Fragata "Santisima Trinidad" A 11.05 Hs. finaliza operación entregando 262 Tons.Met. de Turbo Naval.-

Día 25: A 09.00 Hs. se reciben órdenes de entrar a Puerto Belgrano, se solicitan Prácticos y remolcadores a la Base Naval.- A 16.35 a través Boyas par nº 22 embarca práctico de Puerto Sr. Vega, se toman remolcadores. A 17 Hs. amarrados en toma carboneras. Se reparar calderas.-

Día 26: Continúan reparaciones.-

Día 27: A 06.10 Hs. se zarpa a órdenes.-

Día 28: En proximidad Faro Punta Norte se efectúan transferencias con buques de A.R.A. (Guerrico, Granville y Drummond); se entregan 56, 33 y 37 Tons. de Gas-Oil respectivamente. Luego se efectúan entregas a Fragatas"Santisima Trinidad".-

Día 29: A 01.30 Hs. finaliza entrega a dicha unidad, cantidad= 229 Tons de Turbo Naval. A 08.00 al costado "Hércules" y "Py". Se entregan 222 Tons de Turbo Naval y 286 de F.O. Naval respectivamente. Se navega a órdenes.-

Día 30: Proximidades Cabo Blanco, Golfo San Jorge a órdenes.-

Día 1/5 y 2/5 :A órdenes.-

Día 3: Por la mañana se entrega 141. Tons. de F.O. al destructor "Py" . Se recibe órdenes de dirigirse a Bahía Laura. A 23.00 Hs. en proximidades de Puerto Deseado. Se reciben órdenes de volver a Bahía Camarones. -

Día 4: A 16.20 Hs. fondeados en Bahía Camarones. A 23.00 se reciben órdenes de dirigirse a Isla Escondida. a 23.20 navegando.-

Día 5: A 08.00 Hs. proximidades de Isla Escondida se da combustible a "Santisima Trinidad" 23 Tons., se interrumpe por orden de dirigirse a fondear a Rada Rawson. A 10.45 se fondea. A 12.20 "Santisima Trinidad"

///

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 135

///

al costado, para iniciar transferencia. A 13.00 inicia, a 15.40 larga
Se le entregan 213 Tons. de Turbo Naval.-
Se reciben ordenes de dirigirse a Segunda Barranca.-

Día 6: A 17.40 Hs. fondeados en zona Faro Segunda Barranca a órdenes.-

Día 7: A 10.15 se zarpa, se navega proximidades de Punta Rasa, se da combustible al Destructor "Py" 304 Tons. de F.O. Naval. A 17.20 se fondea // zona Faro Segunda Barranca.-

Día 8: A 10.45 se recibe fondeados a Corbeta "Guerrico". Se le transfieren 37 Tons. de Gas-Oil. A 13.37 Hs. ARA "Drummond" se le transfieren 30 Tons de Gas-Oil. Se continúa fondeado.

Día 9: A 09.30 se reciben órden de entrada a Puerto Belgrano. A 20.30 se fondea en Boya 10 canal principal Bahía Blanca por desperfectos en bomba sistema Bips.-

Día 10: A 13.45 se zarpa a remolque hasta Puerto Belgrano.- A 19.20 amarrados en Puerto Belgrano.-

—

Secretaría de Estado de Energía y Combustibles
YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES
REPUBLICA ARGENTINA
B/T CAMPO DURAN

AMANCIO G. ALVAREZ
CAPITAN

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 136

Nota B.42.CD. 121/82

Señor Gerente de Transporte M. y Fluvial
S/D.

As.: INFORME VIAJE 215

Informo al Sr. Gerente los acaecimientos viaje nº 215:

MES DE MAYO 1982

Día 10: A 1820 horas amarrado a Muelle A de P.Belgrano. Se presentó personal Taller B.N.P.B. por trabajos solicitados. Taller Naval Pto.La Plata (Sr. Mazzeo). Bomba Lips, cambio de unidades bombeantes, regulación seguridades.-

Día 11: Taller B.N.P.B.: Recorriendo guinches hidráulicos y válvulas maniobras A.R.A. Recorriendo bomba agua de mar auxiliares. Construcción tubería salida agua de mar misma bomba y recorrido válvula descarga. Construcción tubería salida agua de mar enfriados bobinados alternador ppal. Er. Rebobinado motor agua alimentación caldera. Rebobinado motor agua potable. Instalación compresor IMACO. Recorrido compresor principal Er. Construcción nuevas retenciones 2 (dos) en líneas de alta presión compresores principales. Reparación plaqueta WAMA 1 de Bomba Cargamento nº2 Construcción tubería vapor carbonera 10. Construcción tubería vapor calefacción, aceite a purificadoras pples.-
Ingeniero Manarte: Reparación ampliputs cargador baterías D.P.D. 290. Cambio plaqueta Westhinghouse motor babor.-

Día 12: Taller B.N.P.B.: Recorriendo filtro Marina, pérdidas en juntas Cuarto de Bombas, continúa recorrido guinches y maniobras A.R.A. continúa máquinas, según detalle día 11.-
Echeverría: Limpieza D.F.2 Br.
Taller Naval Pto.La Plata (Sr. Mazzeo): según detalle día 10.-
Ingeniero Manarte: según detalle día 11.-

Día 13 y día 14: Mismos talleres, mismas tareas.-

Día 15: Taller Naval Pto.La Plata (Sr. Mazzeo): Finaliza trabajos Resto talleres continúan con tareas ya detalladas.-

Día 16: Ingeniero Manarte: Finaliza trabajos. Resto talleres prosiguen tareas.-
Echeverría: A 2100 horas finaliza limpieza D.F. 2 Br.
A 2200 horas comienza carga agua tratada.-

Día 17: Taller B.N.P.B.: Finaliza con guinches, filtro y maniobras A.R.A. Termina reparación pérdidas juntas cuarto de Bombas. Comienza recorrido de calzos y ganchos disparadores en Balsas Salvavidas (nuevos provistos y colocados). A 1300 horas suspende cargamento agua tratada. A 1425 hs comienza movimiento a muelle 61-63, sin máquinas (falta

/// ...

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 137

correas compresor). Remolcador proa Querandí, Centro Chiriguano, popa Sanavirón. A 1520 hs. amarrado sin novedad.-

Día 18: Taller B.N.P.B.: Finaliza trabajos. Se carga según detalle
Turbo naval: 1.167,563 m3 a 15ºC
Gas Oil: 341,926 m3 a 15ºC
A 1520 hs. por órden Comando Naval, se zarpa a zona de Operaciones Maniobras A.R.A.
A 1830 hs. en proximidades boya 11, Ría Bahía Blanca, se reaprovisiona Corbeta A.R.A. Granville, cantidad 63,520 m3. naturales Gas Oil.

Día 19 - 20 - 21: A órdenes A.R.A.

Día 22 - 23: En proximidades boya 4 Ría Bahía Blanca, se reaprovisionan: 22 a 2345 hs. Fragata A.R.A. Hércules, cantidad 126,330 m3. naturales Turbo Naval; 23 a 0730 hs. Destructor A.R.A. PY cantidad 99,360 m3. naturales Fuel Oil Naval; 23 a 0900 hs. Fragata A.R.A. Santísima Trinidad, cantidad 35,870 m3 naturales Turbo Naval; 23 a 1050 hs. Corbeta A.R.A. Guerrico, cantidad 58,410 m3. naturales Gas Oil.

Día 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31 -A órdenes A.R.A.

MES DE JUNIO DE 1982

Días 1 - 2: A órdenes A.R.A.

Día 3: En Bahía Camarones a 1010 hs. se reaprovisiona Fragata A.R.A. Santísima Trinidad, cantidad 268,800 m3.naturales Turbo Naval.-

Día 4 - 5 - 6 - 7 - 8 -A órdenes A.R.A.

Día 9 - 10: En Bahía Engaaño a 2015 hs. se reaprovisiona Fragata A.R.A. Santísima trinidad, cantidad 244,590 m3. naturales Turbo Naval; a 2305 hs. Destructor A.R.A. PY cantidad 182,62 m3. naturales Fuel Oil Naval, finalizando el 10 a 0045 hs.

Día 11 - 12: A órdenes A.R.A.

Día 13: En Bahía Camarones se reaprovisionan a 1040 hs. Destructor A.R.A. PY cantidad: 161,62 m3. naturales Fuel Oil Naval, cantidad 37 m3. agua tratada; a 1145 hs. Fragata A.R.A. Santísima Trinidad, cantidad 177,44 m3. naturales Turbo Naval.-

Día 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 -A órdenes A.R.A.-

Día 20 A 1350 hs. amarrados en muelle A Base Naval P.Belgrano.-

B/T. CAMPO DURAN, 20 de junio de 1982.-

MARIO A. TEJERA
Capitan

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 138

NOTA B.42 "LSM" Nº 108/83.-

A bordo, Noviembre 7 de 1983.-

Señor Gerente de
Transporte Marítimo y Fluvial

As: Detallar operaciones.-

De acuerdo a lo solicitado oportunamente, se detallan cronológicamente las operaciones realizadas por éste buque durante el conflicto bélico con Gran Bretaña.

El 18 de abril de 1982 a 08.00 hs. se zarpa de Fortaleza con destino a Paranaguá a los efectos de cargar J.P.1, con destino a la zona de operaciones. A 00.15 hs. del 24 de abril se amarra en Paranaguá. Se cargan 13.994 toneladas de J.P.1.

A 05.55 hs. del 26 de abril se zarpa con destino a Puerto Rosales a los efectos de embarcar agua potable, combustible y víveres.

El 30 de abril a 07.00 hs. se fondea en la Ría de Bahía Blanca y el 1º de mayo a 07.15 hs. una vez completado agua potable, víveres y combustible, se zarpa con destino a Bahía Camarones.

El 2 de mayo a 19.40 hs. se fondea en Bahía Camarones en espera de ordenes.

El 5 de mayo a 15.30 hs. amarra al costado el buque tanque "Ingeniero Krause", el cual alija 2.730 toneladas de J.P.1, zarpando el mismo a las 21.35 hs.

El 24 de mayo a 19.00 hs. amarra al costado el buque tanque "Cabo Espiritu Santo", el cual alija 1.765 toneladas de J.P.1, zarpando a las 23.00 hs.

El 27 de mayo a 22.45 hs. se zarpa con destino a Comodoro Rivadavia a los efectos de embarcar agua potable, víveres y completar los tanques de tierra.

El 28 de mayo a 11.05 hs. se amarra en muelle General Mosconi y se descargan 4.700 toneladas de J.P.1.

El 31 de mayo a 02.30 hs. se zarpa con destino a Bahía Camarones, donde se fondea el mismo día a 11.55 hs. Se permanece fondeado hasta el 2 de julio a las 16.10 hs., cuando se zarpa con destino a Comodoro Rivadavia.

El 3 de julio a 15.00 hs. se amarra en muelle General Mosconi y se descargan 4.799 toneladas de J.P.1.

El 5 de julio se zarpa en lastre con destino a Puerto La Plata, donde se amarra el día 9 a 19.30 hs.-

B/T LIBERTADOR SAN MARTIN

Luis CARDENAS
CAPITAN

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 139

NOTA B.42 0123 *CES * N° 241/83

A bordo , 17 de noviembre de 1983

Señor
GERENTE DE TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL
S/ D.

En cumplimiento de lo solicitado por comunicado del 15 de noviembre, informo actividades desarrolladas por este buque durante el conflicto MALVINAS.

Dia 3-04 en viaje N° 331 con destino a Pto. Belgrano zarpando de Pto. La Plata .
DIA 5-04 se recibe telegrama con cambio de destino para Comodoro Rivadavia.
DIA 7-04 se fondea en rada Km. 3 en espera de ordenes.
DIA 12-04 se recibe orden de continuar viaje a Rio Gallegos.
DIA 14-04 se fondea en rada exterior Rio Gallegos en espera de marea.
DIA 15-04 se amarra en Rio Gallegos.
DIA 16-06 se zarpa de Rio Gallegos con destino a Punta Quilla donde se amarra el 17-04.
DIA 17-04 luego de haber operado, se zarpa de Punta Quilla con destimo a Bahia Camarones.
DIA 19-04 Se fondea en B. Camarones
DIA 20 al 21-04 se alija al B/T. Ministro Ezcurra.
DIA 21-04 Se zarpa con destino a Rio Gallegos fondeandose el 23-04 en rada, en espera de muelle.
DIA 24-04 Se amarra en Rio Gallegos zarpandose el 26-04 con destino a Comodoro Rivadavia. Cambio de Comando dejando el Sr. Capitan Rodriguez y asumiendo el Sr. Capitan NAUDEAU.
DIA 25-04 se fondea en rada Km 3 esperando muelle libre.
DIA 29-04 Se amarra en Km. 3 donde se descarga GAS OIL y J.P.I..
DIA 30-04 Se zarpa con destino a Pto. La Plata. se reciben repuestos y personal de relevo en rada, continuando viaje el mismo dia.
DIA 04-05 Se amarra en en La Plata se inicia un service de reparaciones previst el que se suspende por la carga de G.O., J.P.I. y N.S., zarpandose el dia 8-05 con destino a Comodoro Rivadavia.
DIA 13-05 Se recibe orden de cambio de destino para Rio Gallegos.
DIA 15-05 Se fondea en espera de marea, amarrandose el dia 16-05 en Rio Gallegos
DIA 17-05 Se sale con destino a San Sebastian .
DIA 18-05 Se fondea en San Sebastian y se amarra el 19-05.
DIA 20-05 Se zarpa con con destino a Comodoro Rivadavia.
DIA 23-05 Se fondea en rada Km 3 en espera de ordenenes y se continua el mismo dia para fondear en Bahia Camarones.
DIA 24 al 25-05 Se alija al B/T. *Libertador San Martin* y el 25 se zarpa y se amarra en Km. 3
DIA 27-05 se zarpa con destino a Rio Gallegos fondeandose el 28-05 en espera de marea.
DIA 29-05 se amarra en Rio Gallegos.
DIA 31-05 Se zarpa con destino a San Sebastian amarrando el 1-06.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 140

DIA 04-06 se zarpa con destino a Pto. La Plata
DIA 10-06 Se fondea en inmediaciones de Mar del Plata por mala visibilidad e imposibilidad del uso del radar por silencio Radio Telegrafico
DIA 11-06 se zarpa y el 12 se amarra en Pto. La Plata
DIA 14-06 Se zarpa con destino a Mar del Plata dondeandose en rada el 15-06 y amarrandose el 16-06.

Elevo la presente a sus efectos.-

SECRETARIA DE ENERGIA Y MINERIA
YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES
REPUBLICA ARGENTINA
B.T. CABO SPIRITU SANTO

JOSE COSTANZO
CAPITAN

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N. 191

NOTA B.42 "F.A." nº 291/83.-

A bordo, 27 de Octubre de 1983.-

Señor Gerente de TRANSPORTE
MARITIMO Y FLUVIAL
S/D

As.: INFORME ACAECIMIENTOS DURANTE CONFLICTO MALVINAS.-

Informo al señor Gerente a los efectos que estime corresponder, que los hechos tuvieron su origen en el puerto de Ushuaia, a los diez días del mes de abril de 1982; en circunstancias en que se hace presente el señor Jefe de la Base Naval Ushuaia Capitán de Navío Russo; quien me hace saber que esta unidad ha sido destinada para una misión en Isla de los Estados.

La misma consistía en transportar 1500 cajones de municiones y explosivos, además de entregar 1000 m3 de gasoil al aviso A.R.A. "GURUCHAGA", para el acopio de material naval y combustible en Puerto Parry con el fin de tener reservas por la guerra en defensa de nuestras Islas Malvinas.

El día domingo 11 se zarpa de Puerto Ushuaia a tal fin; el mismo día en horas de la noche se mantiene contacto con el aviso A.R.A. "GURRUCHAGA", al cual se le manifiestan nuestras intenciones de buscar fondeadero en Bahía San Antonio hasta que las condiciones sean propicias para efectuar la entrada a Puerto Parry.

Se realiza una primera entrega en dicha zona, la cual consistía en completar su capacidad de carbonera a bordo, para luego transvasarla a unas chatas que estaban apostadas en Rada Interior.

Al día siguiente 12.04.82, se decide entrar a Rada Exterior de dicho puerto, dado que la entrega afuera estaba supeditada a las condiciones meteorológicas del momento, que en esa zona son habitualmente desfavorables, como así también, no quedar tan expuestos e indefensos sin ningún tipo de resguardo a las posibles operaciones bélicas.

La maniobra de entrada de por sí, no fue nada fácil; porque no se contaba a bordo, ni siquiera con un cuarterón de la zona y porque las condiciones de viento y corriente no eran propicias, además que la visibilidad en el lugar se reducía por el advenimiento de repetidos chubascos.

...///

NOTA E.A.S "T.A." nº 291/83.-

A bordo, 27 de Octubre de 1983.-

Señor Gerente de TRANSPORTE
MARITIMO Y FLUVIAL
S/D

Ref.: INFORME ACAECIMIENTOS DURANTE CONFLICTO MALVINAS.-

Informo al señor Gerente a los efectos que estime corresponder, que los hechos vividos se originan en el puerto de Ushuaia, a los días 10 del mes de abril de 1982; en circunstancias en que se hace presente el señor Jefe de la Base Naval Ushuaia Capitán de Navío Russo; quien me hace saber que esta unidad ha sido designada para una misión en Isla de los Estados.

La misma consistía en transportar 1500 cajones de municiones y explosivos, además de entregar 1060 m3 de gas-oil al aviso A.R.A. "GURRUCHAGA", para el acopio de material naval y combustible en Puerto Parry con el fin de hacer reservas por la guerra en defensa de nuestras Islas Malvinas.

El día domingo 11 se zarpa de Puerto Ushuaia a tal fin; el mismo día en horas de la noche se mantiene contacto con el aviso A.R.A. "GURRUCHAGA", al cual se le manifiestan nuestras intenciones de buscar fondeadero en Bahía San Antonio hasta que las condiciones sean propicias para efectuar la entrada a Puerto Parry.

Se realiza una primera entrega en dicha zona, la cual consistió en completar su capacidad de carbonera a bordo para luego transportarla a unas chatas que estaban apostadas en Rada Infortunio.

Al día siguiente 12.04.82, se decide entrar a Rada Infortunio a dicho puerto, dado que la entrega allí estaba supeditada a las condiciones meteorológicas del momento, que en esa zona son fácilmente cambiantes, como así también, no quedaba tan expuesto a incidentes sin ningún tipo de resguardo a las operaciones bélicas.

La maniobra de entrada de popa, no fue nada fácil, porque no se contaba a bordo, ni siquiera con una carta de la zona y porque las condiciones de viento y corriente no eran propicias, además que la visibilidad en el lugar se reducía por el advenimiento de repentinos chubascos.

///...

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 142

///...CONTINUACION NOTA B.42 "FA" n°291/83 As.: INFORME ACAECIMIENTOS DURANTE CONFLICTO MALVINAS.-

No obstante estos inconvenientes, se entra a Puerto Parry, fondeando en proximidades de un bajo fondo en la primera angostura de dicho puerto; único lugar que permite la permanencia por sus aguas excesivamente restringidas, con un radio de borneo aproximado de 500 metros.

Se permanece fondeado en dicha zona por cinco días y durante dicho lapso se dá por cumplida la misión asignada.

A los 16 días del mismo mes se zarpa de dicho puerto con destino a Bahía San Sebastián y luego La Plata.

Se deja constancia que durante todo el conflicto de las Islas Malvinas, esta unidad aseguró el aprovisionamiento de todas las plantas de almacenaje en los Puertos del Sur, navegando dicho término, cumpliendo con todas las medidas precautorias impuestas a los buques mercantes en tiempo de guerra.

Por último quiero resaltar el gran espíritu de camaradería puesto de manifiesto por todos los integrantes de mi tripulación, quienes además demostraron un alto grado de experiencia, preparación, disciplina, sentido del deber y por sobre todas las cosas patriotismo.

SECRETARIA DE ENERGIA Y COMBUSTIBLES
YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES
República Argentina
B/T. FLORENTINO AMEGHINO

CAP. DE ULT. CARLOS M. de MADRID
CAPITAN

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 143

NOTA B.42 "I.K." Nro 252/83

A bordo, 20 de noviembre de 1983

Señor
Gerente de Transporte Marítimo y Fluvial
S / D.-

REF: Informe actuación B/T INGENIERO JULIO KRAUSE" durante el conflicto Malvinas.-

Ampliando la Nota B.42 Nº247/83 de fecha 15/1/83 le informo a continuación las operaciones detalladas que el buque realizó durante el período del conflicto Malvinas:

DIA	OPERACION	LUGAR	PRODUCTO	LITROS A 15°
5/4/82	Carga	La Plata	Gas-Oil	2.112.320
"	"	"	Nafta norm.	1.074.165
"	"	"	Nafta Super	1.429.668
"	"	"	J P 1	750.849
10 y 11 Abril	Descarga	Rio Gallegos	Gas Oil	2.125.657
	"	"	J P 1	756.508
"	"	"	Nafta norm.	1.085.835
"	"	"	Nafta super	1.439.447
16 y 17 Abril	Carga	La Plata	Natfa super	259.984
	"	"	Gas Oil	1.749.373
"	"	"	JP1	3.298.652
"	"	"	Aero 100/130	390.560
24 y 25 Abril	Descarga	Ushuaia	"	379.797
"	"	"	Nafta super	111.523
"	"	"	J P 1	15.748
"	"	"	Gas Oil	1.731.049
26/4/82	"	San Sebastián	J P 1	1.521.139
"	"	"	Aero 100/130	15.046
"	"	"	Nafta Super	126.036
30/4/82	"	Rio Gallegos	Nafta Super	703.040
"	"	"	J P 1	1.278.416
5/5	Alijo al BT "Libertador G.S.Martín"	Bahia Camarones	J P 1	3.471.830
6/5	Descarga	Comodoro Rivad.	Kerosén degradado.	544.338
7/5	Carga	"	Nafta normal	1.018.186
"	"	"	Nafta super	589.580
11 y 12/5	Descarga	Río Gallegos	J P1	946.056
"	"	"	Nafta Normal	1.019.470
"	"	"	" Super	608.563
14/5	"	Comodoro Rivadav.	JP1	2.521.386

////.......

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 194

DIA	OPERACION	LUGAR	PRODUCTO	LITROS a 15°
18 y 19/5	Carga	La Plata	Gas Oil	3.364.307
"	"	"	Nafta norm.	1.204.509
"	"	"	Kerosene	1.882.686
20 y 21/5	Descarga	Mar del Plata	Gas Oil	3.372.135
"	"	"	Kerosene	1.875.841
"	"	"	Nafta Normal	1.200.006
23y 24/5	Carga	La Plata	Kerosene	1.832.765
"	"	"	Gas Oil	3.406.538
"	"	"	Nafta Normal	1.211.752
25 y 26/5	Descarga	Mar del Plata	Nafta normal	1.211.180
"	"	"	Kerosene	1.826.142
"	"	"	Gas Oil	3.423.559
28,29y30/5	Carga	La Plata	Gas Oil	3.068.562
"	"	"	Nafta Normal	992.916
"	"	"	J P 1	749.977
"	"	"	Nafta Super	1.870.771
6 y 7/6	Descarga	Ushuaia	Gas Oil	1.712.595
"	"	"	J P 1	339.508
"	"	"	Nafta Super	328.442
"	"	"	Nafta normal	249.339
10 y 11/6	"	San Sebastián	Nafta Super	115.801
"	"	"	Nafta normal	251.362
"	"	"	Gas Oil	830.948
"	"	"	J P 1	396.930
18,19,20, 21 y 22/6	"	Comodoro Rivadav	Nafta normal	515.469
"	"	"	Nafta super	699.199
"	Carga	"	J P 1	2.520.377
"	"	"	Gas Oil	681.466

Secretaría de Estado de Energía y Combustibles
YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES
República Argentina
B/T. Ing. J. KRAUSE

CAP. ULT. OSCAR F. TOBAR
CAPITAN